Die Kraftpost und ihr Verhältnis zu anderen Verkehrsunternehmungen

unter besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse in Bayern.

Inaugural – Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Wirtschafts- und Sozialwissenschaftlichen Fakultät

der

Johann Wolfgang Goethe-Universität zu Frankfurt a. M.

Vorgelegt von Diplom-Kaufmann Erich Klein aus Pirmasens.

U 35

Referent: **Professor Dr. Hellauer.**

Korreferent: **Professor Dr. Ruberg.**

Tag der mündlichen Prüfung: **15. Februar 1935.**

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547409_0064

Meinen Eltern!

Druckerei Karl Schäfer, Enkenbach.

Inhalts-Verzeichnis.

Vorwort.

Schon seit Jahrzehnten wird in meiner Heimatstadt Pirmasens ein Kampf geführt, der die Verbesserung der völlig unzureichenden Eisenbahnverhältnisse der Stadt zum Ziele hat. Die Verkehrsverhältnisse in Pirmasens wären geradezu unerträglich, wenn nicht die Deutsche Reichspost dem Verkehrsbedürfnis der Bevölkerung durch Errichtung von Kraftpostlinien und durch die Ausführung von Kraftpostsonderfahrten Rechnung tragen würde. Die günstigen Bedingungen, die die Post hier für die Entwicklung ihres Kraftpostverkehrs antraf, hatten zur Folge, daß in Pirmasens der Kraftpostverkehr während seiner zehnjährigen Entwicklungszeit eine so große Ausdehnung erfahren hat, daß dieser Verkehr neben demjenigen in München mit an der Spitze des gesamten bayerischen Kraftpostverkehrs steht.

Die verschiedenartige Entwicklung und die ungleiche Bedeutung von Reichsbahn und Kraftpost in Pirmasens nahmen schon immer mein besonderes Interesse in Anspruch und gaben mir Anlaß, mich mit verkehrspolitischen Fragen näher zu befassen. Diese Probleme gaben mir auch die Anregung zu vorliegender Arbeit. –

Es ist merkwürdig, daß in der in so großem Ausmaße vorhandenen Literatur über die Kraftverkehrswirtschaft der Teil des Verkehrswesen, der in dieser Arbeit behandelt wird, bisher so wenig Beachtung gefunden hat. Soweit Literatur über dieses Spezialgebiet des Verkehrswesens vorhanden ist, entspricht sie in keiner Weise mehr dem heutigen Stand und muß als veraltet angesehen werden.

Das erforderliche Aktenmaterial und die notwendigen Unterlagen zur Anfertigung dieser Arbeit wurden mir in freundlicher Weise in der Abwicklungsstelle der Abt. VI des Reichspostministeriums, München, zur Verfügung gestellt. Wenn dies auch nur in beschränktem Umfange geschehen konnte, (die Daten der Wirtschaftsergebnisse wurden nicht oder nur teilweise angegeben), so möchte ich doch an dieser Stelle den Herren Ministerialrat Dr. Janker und Ministerialamtmann

Specht der Abwicklungsstelle der Abt. VI des Reichspostministeriums, München, für ihre freundliche Unterstützung meinen herzlichen Dank zum Ausdruck bringen.

Meinen besonderen Dank möchte ich auch Herrn Professor Dr. Hellauer aussprechen, weil er, in der Erkenntnis der Bedeutung des Kraftpostverkehrs und dessen Stellung im Rahmen des Gesamtverkehrs, mir gestattet hat, einen Beitrag zu diesem Teilgebiet des Verkehrswesens zu liefern.

Frankfurt/M., Ende 1934.

Erich Klein.

Einleitung:

Abgrenzung des Stoffgebietes.

§ 1. Die Verwendung von Kraftfahrzeugen im Bereich der Deutschen Reichspost.

Die DRP benutzt Kraftfahrzeuge für die verschiedensten Zwecke. Kraftfahrzeuge dienen der Personenbeförderung im Kraftpostlinienverkehr und im Kraftsonderpostverkehr. Auch werden im Ueberlandverkehr Kraftfahrzeuge für die Beförderung von Postsachen verwendet. Diese Postsachenbeförderung kann zusammen mit der Personenbeförderung oder auch getrennt von dieser erfolgen. Zahlreiche örtliche Kraftfahrbetriebe dienen dem Brief- und Paketverkehr; ihnen obliegen die Bahnhofsfahrten, die Paketzustellfahrten, die Fahrten zur Briefkastenleerung, die Eil- und Telegrammzustellung. Weiterhin finden Lastkraftwagen und Bautruppkraftzüge im Telegrafendienst Verwendung. Schließlich sind noch die Landkraftposten zu nennen, deren Zweck die ordentliche und pünktliche Postversorgung der abseits vom Schienennetz gelegenen Gegenden ist.

§ 2. Der Begriff „Kraftpost."

Der Begriff „Kraftpost", der im Mittelpunkt dieser Arbeit steht, ist die allgemein gebrauchte Abkürzung für den Ausdruck „Kraftfahrpersonenposten." Daraus ergibt sich, daß unter diesen Begriff alle von der DRP zum Zwecke der Personenbeförderung ausgeführten Fahrten fallen. Soll der gesamte Kraftpostpersonenverkehr dargestellt werden, so muß sowohl der Kraftpostlinienverkehr als auch der Kraftsonderpostverkehr berücksichtigt werden. Damit wird in der Arbeit der bei weitem bedeutendste Zweig des gesamten Kraftfahrbetriebes der DRP dargelegt. Aus dem Begriff der Kraftpost folgt, daß in der vorliegenden Arbeit unberücksichtigt bleiben:

a) Die im Orts- und Vorortsverkehr für den Güterpost-, Zustell- und Kastenleerungsdienst sowie die im Fernmeldedienst verwendeten Kraftfahrzeuge.

b) Die Güterkraftposten. Der Güterkraftpostverkehr, der über die örtlichen Grenzen hinausgeht, hat in Bayern noch immer eine nur unbedeutende Rolle gespielt. Seit dem Rechnungsjahr 1933/34 betreibt die DRP in Bayern überhaupt keine Güterkraftpostlinien mehr. In diesem Jahre wurden die noch bestehenden beiden Güterkraftpostlinien Straubing—Menkhofen und Straubing—Stallwang auf die Deutsche Reichsbahngesellschaft überführt.

c) Die Landkraftposten. Sie bezwecken lediglich einen Ersatz der Marschleistung des Landpostboten und befördern nur unter bestimmten Voraussetzungen eine ganz geringe Anzahl von Reisenden. Da sie nahezu ausschließlich der Postzustellung der abseits vom Verkehrsnetz gelegenen Ortschaften dienen und die Personenbeförderung mit Landkraftposten gänzlich unbedeutend ist, sind sie nicht als Kraftfahrpersonenposten anzusehen. Eine Darlegung dieses besonderen Zweiges des Kraftfahrbetriebes der DRP geht über den Rahmen dieser Arbeit hinaus.

1. Hauptteil:
Das Kraftpostwesen.

I. Abschnitt:
Die Entwicklung des Kraftpostverkehrs.

§ 3. Die Gründe für die in Bayern besonders günstige Entwicklung des Kraftpostverkehrs.

Bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts war die Post die einzige öffentliche Anstalt für die Personenbeförderung, für die sie eine Monopolstellung inne hatte. Diese Stellung der Post ging mit dem Ausbau und mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes verloren, weil von diesem Zeitpunkt ab der Reiseverkehr mit der Postkutsche auf der Landstraße nunmehr zur Bedeutungslosigkeit verurteilt war.

Die Eisenbahn mit ihrer im Vergleich zur Postkutsche um ein Vielfaches gesteigerten Reisegeschwindigkeit wurde zum bedeutendsten Verkehrsmittel der damaligen Zeit. Wie stark der Rückgang des Postreiseverkehrs dadurch wurde, zeigen die folgenden Ziffern:*)

1871 . .	5 916 629	Reisende,
1880 . .	2 544 016	„
1890 . .	1 903 212	„
1900 . .	1 394 482	„
1910 . .	1 037 463	„
1913 . .	962 957	„
1914 . .	769 572	„
1919 . .	248 883	„

Die Folge für die Post war, daß das ihr eingeräumte Monopol für die Personenbeförderung bereits im Jahre 1872 aufgehoben wurde.

Aber zu Beginn dieses Jahrhunderts lieferte die fortschreitende Technik ein neues Verkehrsmittel und brachte damit wiederum eine

*) Denkschrift des Reichspostministers über die Entwicklung des Kraftpostbetriebes der Reichspostverwaltung, 1920, S. 24.

Umwälzung in der Verkehrswirtschaft. Wie die Eisenbahn die bisherigen Verkehrsmittel zu verdrängen suchte, so drang nun der Kraftwagen ins Arbeitsfeld der Eisenbahn ein.

Das Aufkommen der Eisenbahn hatte die Post ihre Stellung als Personenbeförderungsanstalt verlieren lassen, eine weiter entwickelte technische Vervollkommnung gab der Post nun die Möglichkeit, diese verlorengegangene Stellung wieder zurückzugewinnen.

In Bayern sorgte der Staat für die Förderung und Entwicklung des Kraftfahrlinienverkehrs. Aber nicht in allen Ländern war dies der Fall. So erfuhr der Kraftfahrlinienverkehr in Preußen bei weitem nicht im gleichen Maße staatliche Unterstützung. Diese Tatsache findet ihre Erklärung in der ähnlichen Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in den einzelnen Ländern, wie nachfolgend gezeigt wird:

Die Lokal- oder Kleinbahnen waren die Vorläufer des Kraftfahrlinienverkehrs. Diese Bahnen hatten die Aufgabe, die Verbindung mit dem abseits der Haupteisenbahnlinien gelegenen Land herzustellen. Ihre Entwicklung ist in den einzelnen deutschen Ländern verschiedenartig. So verkörpern Preußen und Bayern die entgegengesetzten Systeme.

Der bayerische Staat nahm für die Lokalbahnen das Staatsbahnsystem an. Da nun aber die Lokalbahnen die abseits des Hauptverkehrs gelegenen, meist dünn besiedelten Gegenden zu befahren hatten, ist es selbstverständlich, daß sie unter einem mangelnden Verkehr zu leiden hatten. In der „Denkschrift über die Errichtung staatlicher Motorwagenlinien in Bayern" (1906)*) wird dargelegt, daß die bayerischen Lokalbahnen, die bereits mehr als ein Drittel des gesamten bayerischen Liniennetzes darstellten, bis Ende 1904 einen Bauaufwand von 119019116 Mark erfordert haben. Weiterhin wird in dieser Denkschrift betont, daß der Ausbau eines Eisenbahnnetzes die Grenze erreicht habe, über die hinaus er ohne ernste Gefährdung der Rentabilität der Staatsbahnen nicht durchgeführt werden könne.

Andererseits mußte man aber irgend einen Weg finden, um dem offenen Land den Anschluß an den Verkehr zu ermöglichen. Ein weiterer Ausbau von Lokalbahnen bedeutete für den Staat eine schwere Belastung. Um diese zu erleichtern, wies die bayerische Postverwaltung schon in den ersten Jahren dieses Jahrhunderts auf den Kraftwagen als das Verkehrsmittel hin, das mit viel geringerem Kapital-

*) S. 3/4.

aufwand die Lokalbahnen ersetzen und den gleichen Zweck, abgelegene Gegenden an den Verkehr anzuschließen, erfüllen kann und zwar sollte dies, wie bei den Lokalbahnen, unter staatlichem Betrieb geschehen. Auch erkannte man schon damals in Bayern die große volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Verkehrsmittels für das offene Land.

Die technische Vervollkommnung des Kraftwagens bot die Möglichkeit, den Gedanken der bayerischen Postverwaltung, das Land mit einem Kraftpostnetz zu durchziehen, zu verwirklichen. Das Aufkommen des Kraftwagens belebte nun wieder die Landstraßen. Als in Bayern die erste Kraftwagenlinie eröffnet wurde, knüpfte damit die Post an eine alte Tradition und an eine altüberkommene Aufgabe an, wenn sie diesen Verkehr in die Hand nahm.

Dem bayerischen System der staatlichen Lokalbahnen steht das preußische gegenüber. In Preußen ließ man die Kleinbahnen mit staatlicher Beihilfe durch Privatunternehmen betreiben, die der staatlichen Genehmigung bedurften. Der Betätigung der Privatwirtschaft wurde hier ein weiter Spielraum gelassen.

Als nun in Preußen Kraftfahrlinien errichtet wurden, war es nur eine folgerichtige Durchführung der Kleinbahnpolitik, wenn der preußische Staat bei der Handhabung seines Genehmigungsrechtes für Kraftfahrlinien freie Betätigungsmöglichkeit für jedermann bot. Das Streben der Post, diesen Verkehrszweig in die Hand zu bekommen, fand im preußischen Staat offene Gegner, die in jüngster Zeit gerade in Preußen wieder erneut hervortraten mit dem Antrag, die Linien der DRP genau so zu behandeln und der staatlichen Genehmigungspflicht zu unterstellen wie die privaten Kraftfahrlinien-Unternehmungen.

Bei der Entscheidung der Frage, welches System besser sei, das bayerische oder das preußische, bildet der Erfolg in den beiden Ländern den sichersten Maßstab.

In einer Denkschrift des Reichsverkehrsministers*) wird die Entwicklung in Preußen folgendermaßen dargelegt: „Viele lebensunfähige Gebilde sind entstanden, ein planloses Neben- und Gegeneinanderarbeiten aller öffentlichen Verkehrsmittel hat Platz gegriffen. Es entstanden zahlreiche Beförderungsunternehmungen, die nur zu oft mit auf Abzahlung gekauften Omnibussen und Lastkraftwagen planlos Verkehr

*) Denkschrift über die Entwicklung des öffentlichen Kraftwagenverkehrs, 1928, S. 5.

einrichten und, hauptsächlich auf ihren Vorteil bedacht, ohne Nutzen für die Allgemeinheit Schaden anrichten."

In Bayern dagegen hat die folgerichtige Durchführung des staatlichen Eigenbetriebes in der Hand der Post das ganze Land mit einem dichten Netz von Kraftfahrlinien ausgestattet, die unter gleicher Rücksichtnahme auf alle Landesteile nicht nur als gewinnbringende, sondern auch als gemeinnützige Betriebe eingerichtet wurden, die unter einheitlicher Betriebsführung stehen und für Bestand und Zuverlässikeit besondere Gewähr bieten. Mit ihren Ergebnissen und ihrem Erfolg hat sich diese Verkehrspolitik als richtig und für das Land als nutzbringend erwiesen.

Zu dieser erfolgreichen Verkehrspolitik der bayerischen Verkehrsverwaltung kam hinzu, daß die Voraussetzungen für den Kraftfahrzeuglinienverkehr in diesem Land besonders günstig waren. Als die Pferdeposten dem mit der Zeit immer stärker werdenden Fremdenverkehr nicht mehr genügen konnten, war es für die Post eine naheliegende Aufgabe, die alten Verbindungen durch Kraftwagenlinien zu ersetzen und weiter auszubauen.

Der Ausbau der Gebirgslinien wurde der Post besonders auch deshalb erleichtert, weil sie ja in der Eisenbahn keinen Wettbewerber zu befürchten hatte. Die Eisenbahn hatte kein Interesse am Bau von Eisenbahnlinien, da die Bodenverhältnisse in Bayern vielfach hohe Anlagekosten nötig machten, denen in diesen nur schwach bevölkerten Gebirgsgegenden keine entsprechenden Erträge zum Ausgleich gegenüberstanden. So waren für Bayern die natürlichen Voraussetzungen für eine günstige Entwicklung des Kraftfahrlinienverkehrs gegeben.

Eine vernünftige Verkehrspolitik hat im Verein mit den dem Land Bayern von der Natur gegebenen günstigen Entwicklungsmöglichkeit.n dieses Land zum Pionier des öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs in Deutschland gemacht und den Grundste.n gelegt für seine allen anderen Ländern weit vorausgehende Entwicklung im Kraftpostverkehr.

§ 4. Die Errichtung der ersten Linien.

Die Bayerische Postverwaltung errichtete am 1. 6. 1905 die erste Kraftpostlinie auf der Strecke Bad Tölz—Lenggries.

Bis dahin war der Kraftwagenlinienverkehr in Deutschland noch unbekannt. Erst die Erfahrungen, die man bei dieser Versuchslinie gewann, und die Auswertung dieser Kenntnisse wurden für die Entwicklung des Verkehrswesens grundlegend.

Die 10,4 km lange Strecke Bad Tölz—Lenggries wurde als Versuchsstrecke deshalb gewählt, weil die Lage und die Bodenbeschaffenheit dieses Verkehrsgebietes dazu geeignet schienen, die Leistungsfähigkeit der für die Linie bereitgestellten Kraftpostwagen zu erproben.

Die wirtschaftlichen Betriebsergebnisse der Linie waren in der ersten Zeit ziemlich ungünstig. Da die Postverwaltung aber Klarheit darüber haben mußte, ob die erzielten Ergebnisse etwa auf die schlechten Straßenverhältnisse der Linie zurückzuführen seien, oder ob die Einrichtung von Kraftpostlinien überhaupt nicht rentiere, entschloß sie sich zur Errichtung von zwei weiteren Versuchsstrecken. So wurde am 30. 7. 1905 die Strecke Bad Tölz—Bichl und am 1. 8. 1905 die Strecke Sonthofen—Hindelang eröffnet. Die Postverwaltung suchte vor allem auf Grund dieser drei Versuchslinien ein Urteil über die einwandfreie Durchführung des Kraftwagenverkehrs, über die Kosten des Betriebes und über den wirtschaftlichen Erfolg der Linien zu gewinnen. Da die Durchführung des Kraftverkehrs auf der für einen Verkehr mit Kraftfahrzeugen ungünstigen Strecke Bad Tölz—Lenggries keine besonderen Schwierigkeiten machte, war damit — rein technisch gesehen — der Beweis für eine einwandfreie Durchführung des Kraftpostverkehrs in ganz Bayern erbracht.

In der ersten Zeit überstiegen die Aufwendungen die Erträge, d. h. die Ausgaben überstiegen die Einnahmen. Ein Ausschnitt aus der Verkehrsübersicht der Kraftwagenlinien Tölz—Bichl—Lenggries mag das Verhältnis der Einnahmen zu den Ausgaben in einem Verkehrshalbjahr (vom 1. 8. 05. bis 31. 1. 06) zeigen:*) **)

Das finanzielle Ergebnis der Versuchslinien:

Einnahmen aus		Gesamteinnahmen	Betriebsausgaben ***)	Betriebsausgaben ./. der durch den Anfangsbetrieb verursachten Mehrkosten	Zahl der gefahrenen km
Personenverkehr Mk.	Frachtverkehr Mk.	Mk.	Mk.	Mk.	
17047.—	54.—	17101.—	25810.—	23284.—	32906

*) Denkschrift über die Errichtung staatlicher Motorwagenlinien 1906, S. 18/19.

**) Alle in dieser Arbeit nachfolgend angeführten Daten beziehen sich — soweit nicht anders vermerkt — auf die Verhältnisse in Bayern.

***) In diesen Ausgaben stecken auch die anteilmäßigen Gemeindekosten, sodaß man in der Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben tatsächlich die Gegenüberstellung Aufwand und Ertrag hat.

Nach den Zahlenangaben in dieser Tabelle beziffern sich die Einnahmen aus dem Personen- und Frachtverkehr auf Mk. 17101.—, das ergibt für je 1 km eine Einnahme von Mk. 0.519; die Ausgaben belaufen sich auf Mk. 25810.—, das bedeutet für je 1 km eine Ausgabe von Mk. 0.707.

In dem Betrag von 17101 Mk. sind die Leistungen für den Transport der Postsachen noch nicht enthalten. Nun ist aber bei der Erfolgsrechnung zu berücksichtigen, daß die Kraftverkehrslinien an die Stelle der alten Pferdeposten getreten waren und infolgedessen den Transport der Postsachen übernahmen, wodurch die für diese Linien jetzt ersparten Beträge, die bisher für die Benutzung von Pferdeposten ausgegeben wurden, in Anrechnung gebracht werden mußten.

Das Ergebnis hinsichtlich der Personenbeförderung war günstig. In der Zeit vom 1. 8. 1905 bis 31. 1. 1906 wurden auf der Strecke Bad Tölz—Lenggries—Bichl 33158 Personen*) befördert. Das bedeutete eine starke Benutzung der Linie, wenn man bedenkt, daß bei Einrichtung der Kraftwagenlinien noch sehr viele diesem neuen Verkehrsmittel skeptisch gegenüberstanden und zunächst weiter an den althergebrachten Formen festhielten. Im Vorjahre (1904) betrug die Zahl der in Pferdeposten fahrenden Personen in der gleichen Zeit (August bis Januar) 5398.

Die Kraftpost beförderte demnach die sechsfache Anzahl der bisher in der Postkutsche gefahrenen Personen. Die auf jeden einzelnen Bewohner des 17000 Bewohner zählenden Verkehrsgebietes jährlich entfallenden Fahrten betrugen 5,36.*) **)

Daß die Beanspruchung der Versuchslinien so stark war, hatte seinen Grund darin, daß die Personenbeförderung nunmehr eine um das Doppelte beschleunigte Fahrt zu einem um die Hälfte ermäßigten Fahrpreis (der Fahrpreis betrug 5 Pfennig pro km) bot und die Fahrgelegenheiten zahlreicher als bei den Pferdeposten waren.

Die Verkehrsverwaltung konnte mit den auf den ersten Versuchslinien erzielten Ergebnisse im großen und ganzen zufrieden sein. Der Besuch der Linien hatte den Nachweis erbracht, daß sie für die Gegenden, in denen sich der Bau von Lokalbahnen vor allem wegen der zu hohen Anlagekosten nicht rentiert, ein vollwertiger Ersatz für diese Bahnen sind.

*) Denkschrift über die Errichtung staatlicher Motorwagenlinien 1906, S. 16.

**) Diese Zahl ist nur eine Rechnungsgröße, weil die Linien auch von anderen benutzt wurden.

Auf Grund dieser Erfahrungen wurden im Jahre 1906 vom Verkehrsministerium eine Anzahl neuer Kraftpostlinien genehmigt und das neue Verkehrsmittel begann nun in Bayern im Personenverkehr eine immer größere Rolle zu spielen.

§ 5. Die Weiterentwicklung bis 1914.

Die drei eingerichteten Versuchslinien dienten neben der Personenbeförderung ihres Verkehrsgebietes vor allem dem Fremdenverkehr. Weiterhin hatten sie die Aufgabe, die Pferdeposten abzulösen und die Verkehrsmöglichkeiten und die Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Auch die folgenden Linien waren zunächst noch Gebirgslinien, die den gleichen Zwecken zu dienen bestimmt waren. Allmählich richtete man auch im flachen Lande Kraftpostlinien ein. Der Kraftfahrlinienverkehr der Post entwickelte sich nun in Bayern sehr rasch. Da das Bedürfnis nach Kraftpostlinien in den verschiedensten Gegenden Bayerns sehr stark wuchs, sah sich die Post gezwungen, die Zahl ihrer Kraftomnibusse zu vergrößern. Während bei der Errichtung der drei Versuchslinien fünf Omnibusse in Betrieb waren, waren es 1909 bereits 84 und im Jahre 1913 war ihre Zahl schon auf 252 gestiegen. Diese Entwicklung des Kraftwagenparkes bedingte die Errichtung einer Hauptwerkstätte für die Kraftpostomnibusse. Im Jahre 1906 wurde der neuerrichteten Eisenbahnwerkstätte Neuaubing eine Abteilung für Kraftfahrzeuge angegliedert. Sämtliche reparaturbedürftige Kraftwagen wurden nun zur Instandsetzung der Hauptwerkstätte zugeführt. Auch diente die Hauptwerkstätte der Ausbildung des Personals und der technischen Kontrolle der Kraftpostomnibusse.

Mit steigendem Verkehr genügte aber der Raum der Hauptwerkstätte den an diese gestellten Anforderungen nicht mehr. Im Jahre 1914 wurde eine neue Werkstätte, die ausschließlich Kraftpostzwecken dienen sollte, errichtet.

Bis zum Jahre 1907 errichtete die Post nur Kraftverkehrslinien, die während des ganzen Jahres betrieben wurden. Da aber gerade Bayern Gegenden aufweist, in denen während der Sommermonate ein starker Fremdenverkehr herrscht, während sie im Winter nur schwach besucht sind, entschloß sich die Post zunächst zur Errichtung einer Sommerlinie auf der Strecke Garmisch—Mittenwald. Dieser Sommerlinie folgten bald eine größere Anzahl solcher Linien.

Als im Jahre 1909 in der Pfalz die Linien Landau—Eschbach, Edenkoben—Gommersheim und Edenkoben—St. Martin eröffnet wurden, bestanden in allen bayerischen Regierungsbezirken Kraftpostlinien.

Ueber die Entwicklung bis zum Jahre 1914 gibt die folgende Tabelle Aufschluß.*)

Die Entwicklung des Kraftpostverkehrs von 1905–1913.

Betriebsjahr	Zahl der ständigen Linien	Zahl der Sommerlinien	Gesamtzahl der Linien	Länge in km der ständigen Linien	Länge in km der Sommerlinien	Gesamtzahl der Linien in km
1905	3	–	3	32,1	–	32,1
1906	3	–	3	32,1	–	32,1
1907	6	4	10	102,0	57,0	159,0
1908	11	9	20	242,0	168,4	410,4
1909	21	8	29	432,5	238,7	671,2
1910	37	15	52	674,9	407,3	1 082,2
1911	53	19	72	1 040,7	538,2	1 578,9
1912	65	20	85	1 361,9	554,8	1 916,7
1913	85	21	106	1 715,4	598,4	2 313,7

In dem Jahr, in dem in sämtlichen Regierungsbezirken Bayerns Kraftfahrlinien eingerichtet waren, also im Jahre 1909, betrug ihre Zahl 29, die Kilometerlänge der Strecken betrug 672,2. Bis zum Kriegsausbruch verdreifachten sich diese Zahlen.

*) Zusammengestellt nach Rauber Leopold, Die Kraftpostlinien in Bayern, 1926, S. 12.

Der Kraftwagenverkehr der bayerischen Post ergab für den Zeitraum von der Errichtung bis 1914 die nachstehenden betriebstechnischen Leistungsergebnisse:

Die betriebstechnischen Leistungen im Kraftpostverkehr von 1905–1913:

Tabelle[1])				Vergleichs-Tabelle[2])			
Jahr	Zurückgelegte W-km	Beförderte Personen auf		Gesamtzahl der beförderten Personen		Zahl der Kraftomnibusse	
		ständigen Linien	Sommerlinien	in Bayern	auf Kr.P.L. des Reichs (Bayern einschl.)	in Bayern	im ganzen Reich (Bayern einschl.)
1905	56 100	66 200	–	66 200	66 200	5	5
1906	108 700	116 600	–	116 600	129 168	8	12
1907	263 200	114 579	134 399	248 978	299 785	28	38
1908	697 600	303 447	291 898	595 345	673 673	59	69
1909	1 051 900	552 789	249 088	801 877	898 971	84	98
1910	1 839 800	980 003	407 930	1 387 933	1 537 019	117	130
1911	2 503 900	1 446 725	460 511	1 907 236	2 069 648	152	166
1912	3 424 100	2 075 756	407 020[3])	2 482 776	2 781 540	201	231
1913	4 420 800	2 922 040	461 685	3 383 725	4 090 375	252	315

Die rasche Entwicklung des bayerischen Kraftpostwesens und seine Stellung im Kraftpostverkehr des Deutschen Reiches zeigt sich am besten, wenn man die dafür in Betracht kommenden Zahlen in der obigen Tabelle vergleicht. Dabei ist festzustellen, daß von den im ganzen Reich auf Kraftpostlinien beförderten Personen im Jahre 1913 über 80 Prozent auf bayerischen Linien befördert wurden. In den Jahren vor 1913 war dieser Prozentsatz noch größer. Die Zahl der bayerischen Kraftpostomnibusse machte ebenfalls 80 Prozent der Gesamtzahl der Kraftpostomnibusse des gesamten Deutschen Reiches aus.

Da die finanziellen Ergebnisse der Versuchslinien schon in einem vorhergehendem Abschnitt behandelt wurden, soll die nachfolgende Tabelle die finanziellen Ergebnisse der Jahre 1908—1914 darlegen.[4])

---

[1]) Rauber Leopold, a. a. O., S. 13.

[2]) Die Vergleichszahlen sind der Statistik der Abwicklungsstelle des RPM VI (P IX 4) entnommen.

[3]) Infolge des verregneten Sommers ist ein starker Rückgang zu verzeichnen.

[4]) Zusammengestellt nach Rauber Leopold, a. a. O., S. 14.

Die finanziellen Ergebnisse des Kraftpostverkehrs von 1908–1913:

Betriebsjahr	Gesamteinnahmen Mark	Einnahme auf 1 W/km in Pfennig	Gesamtausgaben Mark	Ausgaben auf 1 W/km in Pfennig
1908	540 998	74	464 110	64
1909	725 035	64	605 415	53
1910	1 314 430	67	1 036 847	47
1911	1 615 117	60	1 317 651	46
1912	1 884 551	52	1 632 779	45
1913	2 521 922	51	2 362 702	47
	8 602 053		7 419 504	

Bei den Einnahmen ist zu beachten, daß sie nicht nur aus den Gebühren des Personenverkehrs herrührten, sondern sich außer diesem Fahrkartenverkauf für den Personenverkehr aus den Gepäckgebühren, den Gebühren für die Postsachenbeförderung und schließlich noch aus Zuschüssen von den an unrentablen Linien beteiligten Gemeinden zusammensetzten.

Die Kilometereinnahmen gingen jährlich zurück. Das hatte seinen Grund darin, daß auch weniger rentable Linien in das Verkehrsnetz einbezogen wurden und daß andererseits die ständigen Linien gegenüber den Sommerlinien, die alle sehr gut rentierten, stark zunahmen.

Die in diesen Jahren entstandenen Reineinnahmen waren somit auf die Senkung der Ausgaben für einen W km zurückzuführen. Diese Kostensenkung wurde durch die Zentralisation des Betriebes ermöglicht.

Aus den Ueberschüssen dieser Jahre wurde eine Rücklage geschaffen, die mit einem schon im Jahre 1907 errichteten Reservefonds für den bayerischen Kraftpostbetrieb eine kräftige finanzielle Grundlage bildete.

§ 6. Die Entwicklung während des Krieges.

Durch den Ausbruch des Krieges wurde die Entwicklung des Kraftpostverkehrs jäh unterbrochen. Der Stand der Entwicklung war am Ende des Krieges ungefähr dem Entwicklungsstande gleich, den der Kraftpostverkehr schon in dem Jahre 1907 erreicht hatte.*)

*) 1907: 10 Linien mit 159 km Gesamtlänge,
1918: 10 Linien mit 195 km Gesamtlänge.

Wie stark der Rückschlag in der Entwicklung war, zeigen die Zahlen in der nachfolgenden Tabelle.*)

Die Entwicklung des Kraftpostverkehrs von 1914–1918:

Betriebsjahr	Zahl der ständigen Linien	Zahl der Sommerlinien	Gesamtzahl der Linien	Streckenlänge in km der ständigen Linien	Streckenlänge in km der Sommerlinien	Streckenlänge der gesamten Linien in km
1914	100	27	127	1 958,1	717,0	2 671,1
1915	97	7	104	1 887,1	122,9	2 010,8
1916	90	—	90	1 771,4	—	1 731,4
1917	21	—	21	461,0	—	461,0
1918	10	—	10	195,1	—	195,1

Der Rückgang der Kraftpostlinien bis 1917 war zwar schon bedeutend, aber er fiel doch nicht allzusehr ins Gewicht. Der Rückgang war vor allem darauf zurückzuführen, daß die Kraftpostomnibusse den Zwecken der Heeresleitung dienstbar gemacht werden mußten und daß sich der Personalbestand bei Ausbruch des Krieges durch Einberufung zum Heeresdienst stark minderte. Diese Tatschen zwangen die Post zur Einschränkung ihres Betriebes. Die Zahl der Kraftfahrlinien verminderte sich in den ersten beiden Kriegsjahren um 37, was einen Rückgang um 29,14 Prozent des im Jahre 1914 bestehenden Kraftfahrliniennetzes in Bayern bedeutete. Das Jahr 1917 brachte einen gewaltigen Rückschlag, der damit erklärt werden konnte, daß zu den oben erwähnten für den Kraftpostbetrieb mißlichen Verhältnissen ein großer Mangel an Ersatzteilen und Triebstoffvorräten entstand, dessen Folge eine nahezu vollständige Stillegung des Kraftpostbetriebes in Bayern war.

*) Rauber Leopold, a. a. O., S. 17.

Die betriebstechnischen Ergebnisse der Kriegsjahre waren folgende:*)

Die betriebstechnischen Leistungen im Kraftpostverkehr von 1914–1918.

Betriebsjahr	Zurückgelegte W/km	Beförderte Personen auf ständigen Linien	Beförderte Personen auf Sommerlinien	Gesamtzahl der beförderten Personen	Zahl der Personen-Kraftpostwagen
1914	4 021 200	2 732 650	324 642	3 057 292	163
1915	2 429 300	2 125 318	96 991	2 222 309	163
1916	890 400	942 094	—	942 094	163
1917	260 900	303 751	—	303 751	161
1918	114 000	138 339	—	138 339	161

Die Kilometerleistungen der Kraftpostwagen und die Gesamtzahl der beförderten Personen gingen jährlich zurück, die Zahl der Personenkraftwagen blieb nach der starken Abnahme im Jahre 1914 (von 252 auf 163) in den folgenden Kriegsjahren fast konstant.

Setzt man für den Entwicklungsstand des bayerischen Kraftpostbetriebes des Jahres 1914 die Inderzahl 100, so ergibt sich für das Jahr 1918

ein Rückgang der Linien auf 7,87
ein Rückgang der beförderten Personen auf . . . 4,51
ein Rückgang der von den Kraftpostwagen zurückgelegten W km auf 2,83

Die finanziellen Ergebnisse der Kriegsjahre:**)

Betriebsjahr	Gesamteinnahmen Mark	Einnahmen auf 1 W/km in Pfennig	Gesamt-Ausgaben	Ausgaben auf 1 W/km
1914	3 666 713	52	3 365 164	45
1915	1 683 707	67	1 534 314	63
1916	917 311	93	983 410	99
1917	345 133	119	537 940	186
1918	280 587	155	338 134	176

In den beiden ersten Kriegsjahren konnten noch Reineinnahmen erzielt werden. Die Steigerung der Einnahmen pro W/km war auf die schon oben angeführte Tatsache der Zunahme der auf 1 W/km beförderten Personen um fast das Dreifache des Jahres 1914 zurückzuführen.

*) Rauber Leopold, a. a. O., S. 17.
**) Rauber Leopold, a. a. O., S. 18.

Mit der Einstellung des Sommerlinienverkehrs, der für den Kraftpostbetrieb eine Haupteinnahmequelle bedeutete, blieben die Einnahmen hinter den Ausgaben zurück. Gleichzeitig trieb die erhöhte Nachfrage nach Ersatzteilen und nach Triebstoffen die Preise dieser Artikel in die Höhe. Diese Umstände und insbesondere auch die während der Kriegsjahre eingetretene Geldentwertung wirkten sich naturgemäß ungünstig auf das finanzielle Ergebnis im Kraftpostbetrieb aus und machten den noch bestehenden Kraftpostverkehr zu einer Defizitwirtschaft.

§ 7. Die Entwicklung in den Nachkriegsjahren bis zum gegenwärtigen Entwicklungsstand.

Ueber die Entwicklung und über die betriebstechnischen Ergebnisse dieses Zeitraums gibt die Tabelle am Ende dieses Abschnittes Aufschluß. Die finanziellen Ergebnisse sind in § 27 dargestellt, die Inflationsziffern der Jahre 1919—1924 blieben dabei unberücksichtigt. – Die durch den Krieg unterbrochene Entwicklung setzte im Jahre 1919 wieder ein. Es galt nun den Kraftpostverkehr wieder neu aufzurichten. In Bayern wurden zunächst die Linien, bei denen das Verkehrsbedürfnis am größten war, eingerichtet. 1919 waren bereits wieder 54 Linien mit einer Streckenlänge von 1085 km in Betrieb. Das Jahr 1920 brachte die Wiedereinrichtung der Sommerlinien. Die Entwicklung ging nun so rasch vor sich, daß 1921 der Stand der Vorkriegszeit nicht nur erreicht, sondern sogar schon überholt war.

Am 1. April 1920 erfolgte die Verreichlichung der bayerischen Postverwaltung. Nach dieser Eingliederung der bayerischen Post in die DRP ist es interessant, einen Blick auf die Entwicklungstendenz des Kraftpostverkehrs im übrigen Verkehrsgebiet der DRP zu werfen. Während bisher in den außerbayerischen Ländern der Kraftpostverkehr keine große Rolle spielte, setzte nun nach Kriegsende auch in den übrigen Ländern des Reichs infolge der intensiven Kraftfahrlinienpolitik der DRP eine starke Entwicklung ein, sodaß die DRP – nunmehr mit der eingegliederten bayerischen Post – über den größten Kraftfahrbetrieb des Reiches verfügte.

In einer Denkschrift des RPM*) stehen folgende die Entwicklung dieser Jahre kennzeichnende Sätze: „Der Bedarf der Postverwaltung

*) Denkschrift des Reichspostministers über die Entwicklung des Kraftwagenbetriebes der Reichspostverwaltung, 1920, S. 6/7.

an Personenkraftwagen war gegenüber der Vorkriegszeit gewaltig gestiegen. Galt es doch, nicht nur die alten Linien, deren Betrieb der Krieg stillgelegt hatte, wieder einzurichten, sondern ganz allgemein die Leistungsfähigkeit der Postverbindungen im Ueberlandverkehr durch Einstellung neuzeitlicher, schneller Verkehrsmittel zu heben und den Betrieb wirtschaftlicher zu gestalten. Dazu kam, daß infolge der zahlreichen Einschränkungen des Eisenbahnverkehrs und des vielfach unregelmäßigen Zugverkehrs nach dem Kriege die Ueberlandlinien mehr als früher zur Ergänzung der Eisenbahnlinien herangezogen werden mußten und auch das Bedürfnis der Personenbeförderung auf Ueberlandlinien stärker hervortrat."

Die intensive Kraftfahrlinien-Politik der DRP in den außerbayerischen Ländern hatte zur Folge, daß Bayern seine überragende Stellung, die es dank seiner Pionierarbeit im Kraftpostverkehr in Deutschland einnahm, allmählich verlor.

Für den Regierungsbezirk „Rheinpfalz" des Landes Bayern war für die Entwicklung des Kraftfahrverkehrs nach dem Kriege die Zeit des passiven Widerstandes (1923) von besonderer Bedeutung. In dieser Zeit wurde die Entwicklung in der Pfalz erneut gehemmt. Zunächst allerdings erfuhr dort der Kraftpostverkehr infolge der Stillegung der Eisenbahnen in der Pfalz eine große Ausdehnung. Entscheidend war die Anordnung der französischen Besatzungsbehörde, wonach der Kraftwagenverkehr der DRP in der Pfalz am 1. 5. 1923 eingestellt werden mußte. Die Kraftpostwagen mußten an die französische Besatzungsbehörde nach Mainz abgeliefert werden. Bevor der Betrieb nach fast einjähriger Unterbrechung wieder eröffnet werden konnte, mußten die von der Besatzungsbehörde in ganz trostlosem und verkommenem Zustande zurückgegebenen Wagen, die für den Verkehr zunächst unbrauchbar waren, zur Generalausbesserung in die Werkstätte Neuaubing gebracht werden. —

In der weiteren Entwicklung war das Jahr 1926 insofern von besonderer Bedeutung, als in diesem Jahr zum ersten Male in Bayern der Kraftsonderpostverkehr in größerem Umfange betrieben wurde. Die Post führte zwar schon vorher Sonderfahrten aus, doch war der Umfang dieses Verkehrs bisher so unbedeutend, daß er in dieser Darstellung vollkommen unberücksichtigt bleiben konnte. Der Kraftsonderpostverkehr hat sich innerhalb weniger Jahre sehr stark entwickelt.

Bei der Betrachtung der in der Uebersichtstabelle angeführten statistischen Zahlen,*) die ein klares Bild über die Entwicklung des Sonderfahrtenverkehrs geben, ist zu beachten, daß es sich um die betriebstechnischen Leistungen der ausschließlich für den Kraftsonderpostverkehr verwendeten Kraftomnibusse handelt.

In seiner Gesamtheit betrachtet — also Linienverkehr **und** Sonderfahrtenverkehr — hat der Kraftpostverkehr bis zum Jahre 1930 eine stete Aufwärtsentwicklung zu verzeichnen. Im Jahre 1931 trat aber in dieser Entwicklung ein Rückschlag ein, der im folgenden Jahre noch erheblicher war. Die Zahl der mit Kraftposten beförderten Personen sank in Bayern innerhalb dieser beiden Jahre von 11 auf 7,6 Millionen. Dieser starke Verkehrsausfall zwang die DRP 1932 zur Einstellung von Kraftpostlinien. Es geschah dies allerdings nur in den Fällen, wo an eine weitere Durchführung des Linienbetriebes wegen der zu sehr verminderten Personenbeförderung unter keinen Umständen mehr gedacht werden konnte. In zahlreichen Fällen unterblieb aber die Einstellung von Kraftpostlinien mit Rücksicht auf die Bevölkerung, auf das Personal und auf gewisse technische Einrichtungen.

Das Jahr 1933, das unter der neuen Regierung einen allgemeinen Wirtschaftsaufschwung brachte, hat auch diese rückläufige Entwicklung des Kraftpostverkehrs beendet. Wenn sich auch in Bayern die betriebstechnischen Leistungen des Jahres 1933/34 von denen des Jahres 1932/33 noch nicht zu sehr abheben und wenn sie hinter dem Höchststande von 1930/31 auch noch weit zurückstehen, so sind sie doch ein Zeichen dafür, daß die Krise, unter der der Kraftpostverkehr zu leiden hatte, überwunden zu sein scheint.

*) Siehe nächste Uebersichtstabelle.

Uebersichtstabelle über die Entwicklung und die betriebstechni

	Zahl der			Streckenlänge in km der			Zahl der Omnibusse	Zurü
	ständigen Linien	Sommerlinien	Linien insgesamt	ständigen Linien	Sommerlinien	Linien insgesamt		Linienverkehr
1919/20	54	–	54	1 084,9	–	1 084,9	161	519 100
1920/21	89	14	103	1 737,6	318,6	2 056,2	193	2 079 100
1921/22	112	20	132	2 133,4	512,5	2 645,9	209	2 904 400
1922/23	145	30	175	2 696,8	934,6	3 631,4	257	3 447 700
1923/24	145	30	175	2 801,1	787,3	3 588,4	294	2 802 900
1924/25	158	30	188	3 124,4	770,6	3 895,0	343	3 883 000
1925/26	214	39	253	4 143,0	852,2	4 995,2	413	5 686 900
1926/27	239	48	287	4 539,1	1 006,7	5 545,8	507	6 415 500
1927/28	278	50	328	5 352,2	1 039,4	6 391,6	610	8 132 100
1928/29	300	43	343	4 823,3	1 212,4	6 035,7	644	9 470 300
1929/30	329	43	372	6 445,9	1 183,3	7 629,2	735	10 944 500
1930/31	344	50	394	6 799,3	1 690,3	8 489,6	798	11 443 800
1931/32	343	53	397	6 694,8	1 692,6	8 387,4	756	11 358 900
1932/33	325	40	365	6 295,6	1 648,4	7 944,0	728	10 512 200
1933/34	329	41	370	6 321,8	1 796,7	8 118,5	715	10 496 200

…en Leistungen im Kraftpostverkehr von 1919/20–1933/34.

…legte W/km im		Beförderte Personen				Gesamtzahl der beförderten Personen
Sonder-…rtenverkehr	zusammen	auf ständigen Linien	auf Sommerlinien	im planmäßigen Linienverkehr	im Kraftsonderfahrtenverkehr	
	519 100	524 784		524 784		524 784
	2 079 100	1 939 279	231 541	2 170 820		2 170 820
	2 904 400	2 236 442	348 157	2 584 599		2 584 599
	3 447 700	2 757 846	462 122	3 219 968		3 219 968
	2 802 900	1 475 669	391 738	1 867 307		1 867 307
	3 883 000	2 179 150	386 415	2 565 565		2 565 565
	5 686 900	3 289 552	427 913	3 717 465		3 717 465
144 500	6 560 000	4 522 494	484 488	5 006 982	46 773	5 053 755
376 500	8 508 600	6 950 598	482 311	7 432 909	102 883	7 535 792
614 200	10 084 500	8 534 539	555 214	9 089 753	176 905	9 266 658
652 900	11 597 400	10 187 385	513 696	10 701 081	219 175	10 920 256
726 300	12 170 100	10 559 734	538 737	11 098 471	205 777	11 304 248
508 300	11 867 200	9 231 396	382 517	9 613 913	161 685	9 775 598
737 000	11 249 200	7 182 843	291 397	7 474 240	202 297	7 676 537
1 111 600	11 607 800	7 238 593	214 110	7 452 703	377 298	7 830 001

II. Abschnitt:
Vorbedingungen bei der Einrichtung von Kraftpostlinien.

§ 8. Die Prüfung des voraussichtlichen Ertrages.

Bei der Einrichtung von Kraftpostlinien ist es für die DRP von größter Bedeutung zu prüfen, ob die geplante neue Linie auch rentabel sein wird. Durch Gegenüberstellung der voraussichtlichen Erträge mit den auf der Linie anfallenden Aufwendungen wird die DRP dieses voraussichtliche finanzielle Ergebnis der neuen Linie beurteilen können.

Die Einnahmen einer Linie werden durch zwei Faktoren, den Fahrpreis und den Verkehrsumfang, bestimmt. Es ist deshalb zunächst notwendig, daß die DRP Untersuchungen über die Größe des Verkehrsvolumens der geplanten Linien anstellt. Diese Berechnungen über die Größe des voraussichtlichen Verkehrs erfolgen auf Grund von Vorerhebungen, die diejenige RPD vorzunehmen hat, in deren Gebiet die neue Linie errichtet werden soll.

Für die Bestimmung der Größe des voraussichtlichen Verkehrs kommen drei Größen in Betracht: Bevölkerungsdichte, Verkehrsdichte und mittlere Fahrtlänge der Linie.

Unter Bevölkerungsdichte ist die Bevölkerungszahl des Verkehrsgebietes zu verstehen. Ortschaften, die nicht unmittelbar an der Linie liegen, von denen aber anzunehmen ist, daß sie die Linie mitbenutzen werden, werden bei der Aufstellung der Bevölkerungszahl des Verkehrsgebietes mitgezählt. Es handelt sich demnach bei der Bevölkerungsdichte nicht um das unmittelbare Verkehrsgebiet der neu zu errichtenden Linie, sondern um deren ganzes Einflußgebiet. Die Verkehrsdichte ist diejenige Größe, die sich aus der Anzahl der auf jede Person des Verkehrsgebietes jährlich entfallenden Fahrten ergibt. Bei der Bestimmung der Verkehrsdichte werden die auf anderen Kraftpostlinien gemachten praktischen Erfahrungen zu Grunde gelegt. Die Bestimmung dieser Größe steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der für die Linie festzusetzenden Fahrtenzahl. Die Fahrtenzahl wird bestimmt

auf Grund der von der RPD im Verkehrsgebiet der geplanten Linie gemachten Vorerhebungen. Von besonderer Bedeutung für die Festlegung der Fahrtenzahl sind der Umfang und die Lage des Verkehrsgebietes, die Anzahl und die Größe der sich in diesem Gebiet befindenden Ortschaften und Städte, die Bedeutung des Ausflugs- und Fremdenverkehrs, die Lage der geplanten Linie zur Schienenbahn und das Vorhandensein anderer Kraftfahrlinien. Weiterhin sind die allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse und alle jene Faktoren zu berücksichtigen, die den Verkehr in irgend einer Art zu beeinflussen im Stande sind. Nach dem zu erwartenden Verkehrsumfang wird dann die Fahrtenzahl für die Linie festgesetzt.

Als dritter Faktor für die Berechnung der Größe des voraussichtlichen Verkehrs muß nun noch die mittlere Fahrtlänge bestimmt werden. Diese mittlere Fahrtlänge ist derjenige Anteil an der Gesamtstrecke, von dem angenommen werden kann, daß er von jedem Bewohner des Verkehrsgebietes durchschnittlich einmal im Jahre benutzt wird. Die Bestimmung dieser Größe richtet sich danach, ob sich innerhalb der Teilstrecken der Linie ein starker Verkehr abwickelt oder ob sich die Personenbefördernng im allgemeinen auf die ganze Linie ausdehnt. Im letzteren Falle wird die mittlere Fahrtlänge der Linie auf 80—90 Prozent der Gesamtstrecke schätzungsweise festgesetzt; im ersten Falle wird die mittlere Fahrtlänge nach dem zu erwartenden Verkehrsumfang innerhalb der Teilstrecken der Linien nur mit 30—70 Prozent der Gesamtstrecke angenommen.

Nachdem nun die Bevölkerungsdichte, Verkehrsdichte und mittlere Fahrtlänge festgestellt sind, kann auch die Größe des voraussichtlichen Verkehrs bestimmt werden. Der zu erwartende Verkehrsumfang ergibt sich aus dem Produkt dieser drei festgestellten Größen.

Nach der Feststellung des voraussichtlichen Verkehrsvolumens läßt sich die Berechnung der voraussichtlichen Einnahmen anstellen. Diese voraussichtliche Einnahme ist das Produkt aus dem Verkehrsumfang und dem für die geplante Linie geltenden Gebührensatz. Dieser Einnahme sind die Einsparungen aus dem Wegfall der Pferdeposten, die ja bei Nichtbestehen einer Kraftpostlinie zur Postsachenbeförderung unbedingt weitergeführt werden müßten, hinzuzuzählen. —

Durch eine Gegenüberstellung des Ertrags mit den für die Linie erforderlichen Kosten, die aus den bisherigen Betriebsergebnissen der

DRP auf anderen Kraftpostlinien leicht festgestellt werden können, läßt sich der finanzielle Erfolg der Linie ermitteln.

Da für die DRP auf Grund der „Verordnung über die allgemeinen Rechts- und Verwaltungsvorschriften für die Haushaltsgebarung und Vermögensverwaltung der DRP vom 6. 4. 34" der Grundsatz besteht, daß alle Ausgaben der DRP durch ihre Einnahmen zu decken sind (§ 1 Abs. 1), so ist bei der Neueinrichtung einer Kraftwagenlinie eine derartige Berechnung des voraussichtlich zu erwartenden Ertrages notwendig. Heute ist dies umsomehr erforderlich, als die DRP teilweise auf Garantieleistungen der beteiligten Gemeinden verzichtet*) und das Risiko vollkommen allein trägt.

Die durchgeführten Erhebungen werden zur Klärung der Frage, ob eine Kraftpostlinie eingerichtet werden soll oder nicht, wesentlich beitragen. Es darf aber dabei nicht verkannt werden, daß sich eine volle Uebereinstimmung mit der Wirklichkeit bei derartigen Vorberechnungen auch bei gewissenhaftester, sachkundigster Durchführung der Vorerhebung niemals wird erreichen lassen.

So kann, da das Verkehrsbedürfnis sehr von Zufälligkeiten abhängig ist, der Ertrag einer auf Grund günstiger Vorerhebungen errichteten Linie in Wirklichkeit sehr ungünstig sein, wie andererseits durch die Errichtung einer Linie das Verkehrsbedürfnis sich allmählich steigern und die vielleicht nur aus gemeinwirtschaftlichen Gesichtspunkten errichtete Linie, die auf Grund der Vorerhebungen keinen Gewinn versprach, nun gut rentieren kann.

Auch für die Reichspost gilt, daß sie, wie jede andere Unternehmung, ein Risiko zu tragen hat.

§ 9. Der Garantievertrag der Deutschen Reichspost mit den an einer Linie beteiligten Gemeinden.

Die Tatsache, daß die Anregung zur Einrichtung von Kraftpostlinien in den meisten Fällen nicht von der DRP, sondern von den Interessenten ausgeht, gibt der DRP die Berchtigung, die interessierten Gemeinden am finanziellen Risiko zu beteiligen und die Errichtung einer Kraftpostlinie von einer Garantieleistung abhängig zu machen.

*) Siehe § 9.

Bis zum Jahre 1924 wurde in Bayern nur von denjenigen Gemeinden eine Garantie verlangt, die die Einführung einer Kraftpostlinie beantragten, ohne daß nach den Vorerhebungen ein genügendes Verkehrsaufkommen auf dieser Linie erwartet werden konnte. Die Post ging dabei von dem Gedanken aus, „daß es unbillig ist, die Gesamtheit der Steuerzahler für Einrichtungen in Anspruch zu nehmen, deren Vorteile fast ausschließlich einer kleinen Gruppe von Interessenten zufließen."*) Als mit dem Inkrafttreten des Reichspostfinanzgesetzes vom 18. 3. 1924 die DRP ihre Ausgaben aus ihren Einnahmen bestreiten mußte, erweiterte sie diese Bestimmung dahingehend, daß nunmehr bei Einrichtung einer Kraftpostlinie alle an dieser Linie beteiligten Gemeinden für etwaige Fehlbeträge garantieren müssen. Es haften demnach auch jene Gemeinden, bei denen das Ergebnis der Vorerhebung durchaus günstig ausfällt. Mit dieser weitergehenden Bestimmung will die DRP durch die Zusicherung der Leistung eines bestimmten Zuschußbetrages wenigstens bis zu einem gewissen Grade gesichert sein. Sie wälzt damit einen Teil des finanziellen Risikos auf die an der Linie beteiligten Gemeinden ab, gleichzeitig geht sie aber das Risiko der Vertragserfüllung ein. Daß dieses Vertragserfüllungsrisiko nicht unbedeutend ist, geht aus einem Schreiben der RPD Landshut an die Abteilung VI des RPM hervor, in welchem gesagt wird, daß es äußerst schwer sei, die Zuschüsse von den Gemeinden restlos einzutreiben.**) Diese Tatsache ist die Folge der allgemeinen Notlage der Gemeinden. Dennoch will die DRP auf die Heranziehung der Gemeinden zu den Fehlbeträgen unwirtschaftlicher Kraftpostlinien grundsätzlich nicht verzichten, sie kommt aber den Gemeinden mit Rücksicht auf deren Notlage weitestgehend entgegen. In der Pfalz hat die Entwicklung allerdings dahin geführt, daß die DRP von der Einziehung der von den beteiligten Gemeinden garantierten Beträge fast vollständig Abstand genommen hat. Die Gemeinden werden zwar von der Postverwaltung auf die Höhe der zu leistenden Zuschüsse aufmerksam gemacht, sie werden aber aus ihrer Haftung nicht in Anspruch genommen.

Die sachliche Berechtigung der Zuschüsse kann darin gesucht werden, daß die Kraftpostlinien fast durchweg Verkehrseinrichtungen von rein örtlicher Bedeutung sind. Die Vorteile dieser Verkehrseinrichtungen

---

*) Denkschrift über die Errichtung staatlicher Motorwagenlinien, 1906, S. 5.

**) P IX Ia. Schreiben vom 23. 2. 34.

kommen nur den Bewohnern des von der Linie berührten Verkehrsgebietes und damit einem nur verhältnismäßig kleinen Teil der Gesamtbevölkerung zugute. Es entspricht dem Gesetz der Billigkeit, daß Fehlbeträge, die auf diesen Linien anfallen, wenigstens teilweise von den beteiligten Gemeinden, die von der Verkehrseinrichtung allein Nutzen ziehen, getragen werden.

In der Hauptsache liegt der Grund aber wohl in dem nachfolgend angeführten Zweck: Die DRP will durch die Beteiligung der Interessenten an ev. entstehenden Verlusten verhindern, daß Gemeinden auf die Errichtung von Kraftpostlinien hinwirken und ein Verkehrsbedürfnis geltend machen, das in Wirklichkeit nicht vorhanden ist. Die DRP will also durch den Garantievertrag mit den Interessenten erreichen, daß die Errichtung unwirtschaftlicher Anlagen unterbleibt.

Die vorerwähnte Haftung erstreckt sich auf einen genau festgelegten Anteil am Verluste. Die Aufteilung der Haftsumme ist Sache der an der Linie beteiligten Gemeinden untereinander. Sie erfolgt in freier Vereinbarung und wird meistens nach der Größe und wirtschaftlichen Bedeutung der einzelnen Orte vorgenommen. Die Feststellung, ob eine Inanspruchnahme der Haftpflichtigen stattfinden soll, geschieht nach Ablauf eines jeden Vierteljahres. Hat sich ein Fehlbetrag ergeben, so wird die Hälfte dieses Fehlbetrags von den Gemeinden erhoben. Die andere Hälfte wird gestundet und kann nach Ablauf eines Rechnungsjahres erlassen werden, wenn der gesamte Kraftpostverkehr einen Ueberschuß aufzuweisen hat.

Diese Art der Haftungsverpflichtung hat aber den Nachteil, daß die Gemeinden mit einer schwankenden Haftungssumme zu rechnen haben. Daher ist auch bei der Aufstellung des Haushaltplanes der Gemeinden die Garantieleistung immer eine noch unbestimmte Größe, weil ja das finanzielle Ergebnis des laufenden Jahres im Kraftpostverkehr dieser Linie noch nicht vorauszusehen ist. Nach einer Betriebsdauer der Linie von mindestens zwei Jahren haben deshalb die Gemeinden die Möglichkeit, anstatt der jährlich schwankenden Haftsumme einen jährlichen Zuschuß zu zahlen, der höchstens alle zwei Jahre neu festgesetzt wird. Die Höhe dieses jährlichen Zuschusses wird folgendermaßen festgestellt: Es werden die Verluste, die sich in den beiden letzten Betriebsjahren auf der Kraftpostlinie ergeben haben, festgestellt. Aus dem Gesamtverlust der beiden Jahre wird dann der durchschnittliche Jahresverlust ermittelt. Der Haftungsanteil der Gemeinden

beträgt ein Drittel dieses Durchschnittsfehlbetrages. Früher betrug dieser Anteil die Hälfte des Verlustes. Mit Rücksicht auf die finanzielle Lage der Gemeinden wurde jedoch die DRP ermächtigt, den Haftungsanteil auf ein Drittel zu ermäßigen. Auf Grund der Ergebnisse der beiden letzten Betriebsjahre wird für die zwei nächsten Betriebsjahre der Zuschußbetrag festgesetzt, der dann nach Ablauf der zwei Jahre unter Zugrundelegung des finanziellen Erfolges dieses Zeitraums für die beiden nächsten Betriebsjahre neu festgesetzt werden kann. Durch besondere Vereinbarungen der Gemeinden mit der zuständigen DRP besteht die Möglichkeit, daß die Gemeinden sich für einen längeren Zeitraum jährlich zur Zahlung eines bestimmten Zuschusses verpflichten. Auch bei den ungünstigsten Ergebnissen ist die Haftung der Gemeinden dann auf diesen Zuschußbetrag begrenzt. Diese Art der Haftungsverpflichtung ermöglicht den Gemeinden bei der Aufstellung ihres Haushaltplanes die Berücksichtigung der garantierten Haftungssumme.

Neben der geldlichen Leistungsverpflichtung müssen sich die Gemeinden vor der Errichtung einer Kraftpostlinie meist auch zur unentgeltlichen Bereitstellung einer Wagenhalle und eines Werkstättenraumes auf die Dauer des Betriebes der Kraftpostlinie verpflichten. Auch müssen die Unterhaltungskosten, Steuern und Umlagen sowie Heizung, Beleuchtung und Wasserversorgung für diese Räume von ihnen übernommen werden.

Von der Durchführung dieser Bestimmung wird heute in Bayern allerdings vielfach Abstand genommen.

§ 10. Die betriebstechnischen Vorerhebungen.

Voraussetzungen betriebstechnischer Art für die Errichtung einer Kraftpostlinie sind die Ermittlungen, die sich auf den Straßenzustand des Verkehrsgebietes erstrecken.

Besonders haben sich diese Ermittlungen auch zu erstrecken auf die Straßenbreite, auf Steigungen und Gefälle, auf die Tragfähigkeit der Straßendecke und der Brücken und auf die Uebersichtlichkeit der Straße.

Diese Ermittlungen sind nicht nur für die DRP von Bedeutung, sondern auch für die Allgemeinheit; denn die DRP kann den Verkehr nur dann reibungslos und gefahrlos durchführen, wenn sich die Straßen in einem entsprechend guten Zustand befinden. Schon aus dem Gesichtspunkt einer gefahrlosen Personenbeförderung heraus muß es die

DRP ablehnen, eine Kraftpostlinie auf einer nicht ordnungsgemäßen Straße zu betreiben.

Genügt die Straße, insbesondere der Straßenzustand diesen Anforderungen nicht, so kommen noch Bedenken finanzieller Art dazu. Nach den Erfahrungen, die die Postverwaltung in Bayern gemacht hat, ist beim Betrieb einer Kraftpostlinie auf schlechten Straßen die Abnutzung des Kraftwagens so stark, daß der erhöhte Betriebsaufwand die Rentabilität der Linie stark drückt.

Die DRP, in deren Bezirk die Linie errichtet werden soll, hat zu prüfen, ob die zu befahrende Straße den Anforderungen eines regelmäßigen Kraftverkehrs gewachsen ist. Zur Prüfung wird die Strecke einer Probefahrt unterzogen, bei der ein technischer Begutachter der DRP, die Vertreter des zuständigen Bezirksamtes und die Vertreter der an der Errichtung der Linie interessierten Gemeinden zugegen sind.

Hat die durchgeführte Probefahrt gezeigt, daß die Straßenverhältnisse den gestellten Anforderungen in irgend einer Form noch nicht genügen, so wird die Kraftpostlinie erst nach ordentlicher Instandsetzung der Straße errichtet. Sind die betriebstechnischen Vorerhebungen günstig ausgefallen, so kann mit dem Betrieb der geplanten Kraftpostlinie begonnen werden.

III. Abschnitt:

Die rechtlichen Grundlagen des Kraftpostwesens.

§ 11.

Die Postgesetzgebung im Hinblick auf die Personenbeförderung.

1. Die Vorrechte der Post auf Grund des Postgesetzes von 1871.

a) Allgemeines über die Vorrechte.

Als im PG die Vorrechte der Post festgelegt wurden, ging der Gesetzgeber von dem Gedanken aus, daß die Post als Anstalt des öffentlichen Rechts den Bedürfnissen der Allgemeinheit zu dienen habe. Es schien daher nur billig, daß der Post besondere Rechte eingeräumt wurden, die im III. Abschnitt des PG (RGBl. 1871 I. S. 347) festgelegt sind.

Diese Vorrechte lassen sich in drei Gruppen einteilen: Vorrechte, die der Erleichterung, der Beschleunigung und der Sicherung des Postbetriebes dienen. Im PG von 1871 sind die folgenden Vorrechte aufgeführt:

1. Befreiung von der Entrichtung der Chausseegelder und anderer Kommunikationsabgaben (§ 16);
2. Benutzung der Neben- und Feldwege sowie der ungehegten Wiesen und Aecker (§ 17);
3. Verbot der Pfändung (§§ 18, 20);
4. Vorfahrtsrecht (§ 19)*);
5. Hilfspflicht der Anwohner bei Unfällen (§ 21);
6. Befreiung von Spanndiensten (§ 22);
7. Passierfreiheit auf Posthornsignal (§ 23);

Diese Vorrechte der Post sollten einen schnellen, ungehinderten und sicheren Verkehr der Pferdefuhrwerke, die damals neben der Nachrichten- und Güterbeförderung noch in beträchtlichem Maße der Personenbeförderung dienten, gewährleisten.

---

*) Durch Gesetz vom 13. 12. 33 aufgehoben.

b) Die Vorrechte im Lichte der heutigen Verkehrsverhältnisse.

Bei der hervorragenden Bedeutung der Post in der damaligen Zeit im Personen-, Nachrichten- und Güterverkehr war diese Vorrangstellung sicherlich gerechtfertigt.

Es fragt sich nun, ob die Vorrangstellung der Post auch heute noch ihre Berechtigung hat, nachdem an die Stelle der Postkutsche der Kraftomnibus getreten ist. Die DRP stellt sich auf den Standpunkt, daß die Personenbeförderung von Anfang an als wesentlicher Zweig des Postwesens gegolten habe und niemals ihre Zugehörigkeit zum Postwesen verloren habe. Weiterhin verweist die DRP auf die Bestimmungen des Postrechts (§ 11 PR, § 51 PO), die sich mit der Personenbeförderung befassen. Mit der DRP vertreten auch verschiedene Rechtslehrer (Niggl, Arndt, Laband, Seydel) die Meinung, daß es nicht möglich sei, unter den einzelnen Geschäftszweigen der DRP einen rechtlichen Unterschied zu machen; das Kraftpostwesen sei daher auch nur als ein Bestandteil des gesamten Postwesens zu betrachten. Daraus folgert nun die DRP, daß die Vorrechte des PG von 1871 auch für ihren modernen Kraftpostverkehr Geltung haben. Zum Beweis dieser Behauptung verwies ursprünglich die DRP auf die Kraftfahrzeugverordnung, in der in der Fassung vom 15. 7. 1930 noch ausdrücklich darauf hingewiesen wurde, daß die Vorrechte der Post auch für den Kraftwagen Geltung haben.*) Als im Jahre 1932 die Kraftfahrzeugverordnung Aenderungen erfuhr, wurde dieser ausdrückliche Hinweis auf die Vorrechte der DRP gestrichen und der DRP damit zugleich die Möglichkeit genommen, geltendes Recht zum Beweise der von ihr vertretenen Meinung heranzuziehen.

Prüft man nun die Vorrechte unter dem Gesichtspunkt ihrer heutigen Bedeutung für die DRP, so kommt man zu dem Ergebnis, daß ein Rechtsstreit darüber, ob diese Sonderrechte auch auf den Kraftpostwagen auszudehnen seien oder nicht, wegen ihrer völligen Bedeutungslosigkeit im modernen Verkehrsleben gar nicht mehr am Platze ist.

Das Vorrecht, das der Erleichterung des Postbetriebes diente und die Post von Abgaben befreite (§ 16 PG), hat deshalb keine Bedeutung mehr, weil die Post schon seit 1922 der Kraftfahrzeugsteuer unterliegt.

---

*) § 42 Abs. 2, Satz 2 dieser VO lautete: Die für die Fuhrwerke der DRP nach Reichs- oder Landesgesetzen bestehenden Sonderrechte gelten auch für die Kraftfahrzeuge der DRP.

Die Vorrechte, die der Sicherung des Postbetriebes dienten (§§ 18, 20, 22 PG), haben für das Kraftpostwesen noch nie Bedeutung gehabt. Von den Vorrechten der Post, die zur Beschleunigung des Postbetriebes dienten, (§§ 19, 23 PG) ist § 23 PG nach dem die Torwachen, Tor-, Brücken- und Barrierenbeamte verpflichtet sind, die Tore und Schlagbäume schleunigst zu öffnen und nach dem die Fährleute die Ueberfahrt unverzüglich bewirken müssen, sobald der Postillion das übliche Signal gibt, heute veraltet.

Von besonderer Wichtigkeit und alleiniger praktischer Bedeutung von allen Sonderbestimmungen des PG war bisher im Hinblick auf den modernen Verkehr nur § 19 PG. Nach dieser Bestimmung bestand für die Fahrzeuge der Post ein Vorfahrtsrecht. Diese Sonderregelung wurde von den privaten Autobesitzern mit der Begründung bekämpft, daß diese Regelung als veraltet angesehen werden müsse und daß dieses Vorrecht den modernen Verkehrsverhältnissen widerspreche. Trotzdem konnte sich dieses Vorrecht der Post bis zum Jahre 1933 halten. Erst im „Gesetz zur Aenderung der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs vom 13. 12. 33" wurde im Art. III bestimmt, daß im „Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871" der § 19 gestrichen wird.

2. Die Beförderung mit Kraftposten.

a) Der Beförderungsvertrag.

Es handelt sich um einen Vertrag, durch welchen sich die DRP als Unternehmer zur Herstellung eines versprochenen Werks (Beförderung des Reisenden), der Vertragspartner sich zur Entrichtung der vereinbarten oder gesetzlich festgelegten Vergütung verpflichtet. Wenn man diesen Vertrag, den die DRP mit den Reisenden abschließt, unter einen der üblichen Vertragsbegriffe fassen will, so ist er als ein Werkvertrag nach § 631 BGB aufzufassen. Dabei ist zu beachten, daß für solche Beförderungsverträge mit der DRP die gesetzlichen Bestimmungen des HGB keine Anwendung finden können, weil die DRP nach § 452 HGB*) nicht als Kaufmann im Sinne des HGB gilt.

*) § 452 HGB spricht nur von der Beförderung von Gütern, nicht aber von Personen. Aber auch auf die Personenbeförderung finden die Bestimmungen des HGB keine Anwendung; denn § 1 Nr. 5 HGB besagt, daß „die Geschäfte der zur Beförderung von Personen zu Land oder auf Binnengewässern bestimmten Anstalten nur dann den Vorschriften des HGB unterworfen sind, wenn es sich um einen gewerbsmäßigen Betrieb handelt." Die Post ist aber auf Grund der ausdrücklichen Vorschrift des § 452 HGB nicht als Gewerbetreibende anzusehen.

Der Beförderungsvertrag mit der DRP unterliegt einem zwingenden Sonderrecht. Die gesetzliche Grundlage für die Entscheidung der aus dem Postbeförderungsvertrag entspringenden rechtlichen Verhältnisse bildet in erster Linie das „Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. 10. 1871" und die auf Grund dieses Gesetzes erlassene Postordnung vom 30. 1. 1929.

Für das Vertragsverhältnis kommen also in Betracht:

a) zunächst das PG und die PO;
b) soweit PG und PO nicht ausreichen, müssen noch die Rechtsnormen des BGB über den Werkvertrag herangezogen werden.

Eine weitere Besonderheit beim Vertragsabschluß mit der DRP liegt darin, daß die DRP auf Grund des § 3 PG dem Vertragszwang unterliegt. Sofern die Bestimmung des PG und der PO beachtet sind, darf die DRP die Beförderung eines Reisenden nicht verweigern. Auch sind die Tarifsätze der Kraftpost gleichmäßig gegenüber jedermann anzuwenden.

Die Vorschriften des Postrechts bewirken demnach eine Vertragsgebundenheit der Post beim Abschluß des Beförderungsvertrages, während bei Werkverträgen, die nur auf Grund der bürgerlich-rechtlichen Bestimmungen geschlossen werden, Vertragsfreiheit herrscht.

b) Die Beförderungsbedingungen bei der Beförderung von Reisenden und Gepäck mit der Kraftpost.

Die Beförderungsbedingungen finden ihren rechtlichen Niederschlag in den §§ 52—60 PO; sie werden ergänzt durch Vorschriften in der Dienstanweisung für das Kraftfahrwesen der DRP.

A. Beförderung von Personen.

Zur Personenbeförderung dienen die regelmäßig nach bestimmten Fahrplänen und die nach Bedarf vorkommenden Fahrten. Die Fahrpläne werden vor dem Inkrafttreten veröffentlicht. Aus ihnen gehen die Haltestellen und Fahrzeiten hervor. Für die Durchführung des Betriebes sind ausschließlich die ausgehängten Fahrpläne maßgebend (§ 54 PO).

Das Fahrgeld wird nach den von der Post bestimmten Sätzen erhoben. Für Bedarfsfahrten gelten die gleichen Fahrgeldsätze wie für planmäßige Fahrten. Für die Vorausbestellung eines Platzes ist die DRP berechtigt eine Gebühr zur erheben (§ 55). Der Reisende

erhält gegen Entrichtung des Fahrgeldes einen Fahrschein, der zu der Fahrt, für die er gelöst ist, berechtigt und der nicht übertragen werden darf. Fahrscheine werden an den Anfangsorten nur ausgegeben, soweit Plätze verfügbar sind. Die Annahme von Reisenden unterwegs ist davon abhängig, daß in dem Wagen noch freie Plätze vorhanden sind (§ 56 PO).

Eine Zurücknahme von Fahrscheinen und die Erstattung des Fahrgeldes muß dann erfolgen, wenn die Post die durch die Annahme des Reisenden eingegangene Verbindlichkeit ohne dessen Verschulden nicht erfüllen kann und weiterhin auch dann, wenn der Reisende an der Fahrt nicht teilnehmen kann und die Erstattung mindestens 15 Minuten vor der planmäßigen Abfahrt beantragt (§ 57 PO).

Der Reisende hat sich zum Antritt der Reise an der im Fahrplan bezeichneten Haltestelle rechtzeitig einzufinden und nach Eintreffen am Reiseziel den Wagen zu verlassen. Die mit Fahrscheinen von weiter her kommenden Reisenden haben den Vorzug vor neu hinzutretenden Reisenden. Der Reisende darf beim Einsteigen für sich und jede mit ihm reisende Person einen Platz belegen. Auf Kriegsbeschädigte wird in weitestgehendem Maße Rücksicht genommen. Der Wagenführer ist berechtigt, Kriegsbeschädigten einen Platz zu verschaffen, falls der Wagen voll besetzt ist. Wer die Fahrt versäumt oder an Zwischenorten den Wagen verläßt und zur Abfahrtszeit nicht wieder zurückgekehrt ist, hat keinen Anspruch auf Erstattung des Fahrgeldes und der Gepäckgebühr. Die verspätete Abfahrt oder Ankunft oder das Ausfallen einer Fahrt oder Unrichtigkeiten im Fahrplan begründen keinen Anspruch auf Entschädigung (§ 58 PO).

Für die Post besteht ein Beförderungszwang. Nach § 53 PO können jedoch von der Beförderung ausgeschlossen werden:

1. Personen mit ansteckenden Krankheiten oder solche Personen, deren Zustand den Mitreisenden lästig fallen würde;
2. Personen, die die vorgeschriebene Ordnung nicht beachten, den Anordnungen der zuständigen Postbediensteten sich nicht fügen, durch ihr Benehmen oder durch Unreinlichkeit Mitreisende belästigen würden;
3. Gefangene;
4. Personen mit geladenen Schußwaffen.

Personen, die während der Fahrt von der Beförderung ausgeschlossen werden, haben keinen Anspruch auf Erstattung des Fahrgeldes oder der Gepäckgebühr (§ 53 II PO).

Personen, die an einer ansteckenden Krankheit erkrankt waren oder einer solchen Krankheit verdächtig sind, können zur Beförderung zugelassen werden, wenn die Zulässigkeit der Beförderung ärztlich bescheinigt wird (§ 53 III).

Ueber den Ausschluß von der Beförderung entscheidet in zweifelhaften Fällen der zuständige Postbedienstete nach pflichtmäßigem Ermessen (§ 53 IV PO).

B. Beförderung von Gepäck.

Die Beförderung von Gepäck ist im § 59 PO geregelt. Danach gilt: Jeder Reisende kann Reisegepäck bis zum Gesamtgewicht von 50 kg einliefern. Die Mitnahme von Reisegepäck im Kraftwagen selbst ist dem Reisenden insoweit unbeschränkt gestattet, als die einzelnen Gegenstände als Postsendungen geeignet sind. Reisegepäck, das über den Begriff einer Postsendung hinausgeht, muß bei der Postanstalt oder beim Wagenführer eingeliefert werden. Ueber das eingelieferte Gepäck erhält der Reisende einen Gepäckschein.

Das Gepäck muß vorschriftsmäßig verpackt und verschlossen sein, es muß den Vermerk „Reisegepäck“ tragen und Wertangabe, Namen des Reisenden und des Bestimmungsortes in der Aufschrift enthalten. Das Reisegepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert, wobei die Post nicht verpflichtet ist, die Berechtigung des Inhabers des Gepäckscheins zu prüfen. Holt der Reisende das Gepäck nach der Ankunft am Bestimmungsorte nicht sofort ab, so hat er für die Aufbewahrung vom Tage nach der Ankunft ab eine Lagergebühr zu entrichten. Fahrräder und sperrige Geräte werden als Reisegepäck nur nach Maßgabe des verfügbaren Laderaums und auf Haftung der Reisenden angenommen. Gefährliche Gegenstände, namentlich geladene Schußwaffen, explosionsgefährliche, ätzende und übelriechende Stoffe sind von der Mitnahme ausgeschlossen. Die Postbediensteten sind beberechtigt, sich von der Beschaffenheit der mitgenommenen Gegenstände zu überzeugen. Personen, die in Ausübung des öffentlichen Dienstes eine Schußwaffe führen, sowie Jäger dürfen Handmunition mitnehmen.

3. Die Haftung der Deutschen Reichspost in ihrem Kraftverkehr.*)

Die DRP haftet für Unfälle im Kraftpostverkehr. Bei Beurteilung der Haftpflicht der DRP bei Unfällen im Kraftpostverkehr sind folgende zwei Fälle zu unterscheiden:

1. Ansprüche von Personen, die mit der Kraftpost reisen;
2. Ansprüche von Personen, die beim Betriebe eines Kraftpostwagens Schaden erleiden.

a) Die Haftung auf Grund des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

Die Haftung der DRP bei Ansprüchen von Personen, die beim Betriebe eines Kraftpostomnibusses Schaden erleiden (z. B. überfahren werden), regelt sich nach §§ 7 ff.**) des „Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 5. 1909." Die Haftungsbestimmungen dieses Gesetzes finden aber grundsätzlich keine Anwendung auf Ansprüche von Personen, die zur Zeit des Unfalles durch das Kraftfahrzeug befördert wurden, also auf die Reisenden. Das Kraftfahrzeuggesetz regelt demnach ausschließlich die außervertragliche Haftung der DRP.

b) Die Haftung auf Grund des Postgesetzes.

§ 11 des PG regelt ausschließlich die Haftpflicht der Post bei Reisenden mit ordentlichen Posten. Es handelt sich hier um Ansprüche von Personen, die mit der Kraftpost reisen. Danach leistet die Postverwaltung Ersatz:

1. für den Verlust oder die Beschädigung des ordentlich eingelieferten Passagiergutes nach Maßgabe der §§ 8, 9 PG und
2. für die erforderlichen Kur- und Verpflegungskosten im Falle der körperlichen Beschädigung eines Reisenden, wenn dieselbe nicht nachweislich durch höhere Gewalt oder durch eigene Fahrlässigkeit des Reisenden herbeigeführt wurde.

*) Obwohl die nachstehend unter a) erwähnte Haftung der Reichspost auf Grund des „Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" mit der Postgesetzgebung in keinem Zusammenhang steht, sondern allgemeines Verkehrsrecht darstellt, haben wir, um eine klare, zusammenfassende Uebersicht über die Gesamthaftung der Reichspost in ihrem Kraftfahrverkehr zu bekommen, diese Haftungsbestimmung bereits hier kurz angeführt. Wir verweisen jedoch auf die näheren Ausführungen im § 12/1 der Arbeit.

**) siehe darüber „Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" in § 12,1 der Arbeit.

Während also der private Kraftfahrunternehmer den Reisenden nach den allgemeinen bürgerlich-rechtlichen Bestimmungen haftet, haftet die Post nach § 11 PG. Der hauptsächliche Unterschied zwischen den Haftungsbestimmungen des BGB und denen des PG besteht darin, daß der Privatunternehmer zum Schadenersatz nur dann verpflichtet werden kann, wenn der Verletzte den Nachweis führt, daß der Fahrzeughalter oder der Kraftwagenführer den Unfall schuldhaft verursacht hat, während die DRP ohne Rücksicht darauf haftet, ob ein Verschulden vorliegt oder nicht.

Trotz dieser für die Post strengeren Haftung sind diese Haftungsbestimmungen des PG nicht ausreichend, weil sie nur für die ordentlichen Posten zur Anwendung kommen. Daraus folgt, daß bei der Sonderpostbeförderung die Post weder für den Verlust oder die Beschädigung von mitgeführten Sachen, noch bei einer körperlichen Beschädigung des Reisenden irgendwelche Entschädigung nach § 11 PG zu leisten hat. Die DRP sah selbst ein, daß diese Haftungsregelung nach dem PG den modernen Verkehrsverhältnissen nicht mehr gerecht werden konnte. Sie hat deshalb mit der Thuringia-Gesellschaft einen Unfallversicherungsvertrag geschlossen, der eine wesentliche Erweiterung der Haftungsbestimmungen der DRP bedeutet.

Eine solche Ausdehnung ihrer Haftungsbestimmungen über § 11 PG hinaus mußte die DRP schon deshalb vornehmen, um dem in ihren Omnibussen reisenden Publikum von vornherein eine gewisse Sicherheit zu geben. Andernfalls mußte die DRP befürchten, daß ihrem Kraftpostverkehr und insbesondere ihrem Kraftsonderpostverkehr wenig Vertrauen entgegengebracht würde.

c) Die Haftung auf Grund des Thuringia-Vertrages.

Ansprüche an die DRP auf Grund dieses Vertrages können wiederum (wie bei b) nur Personen geltend machen, die mit Kraftpostomnibussen befördert worden sind und dabei während der Fahrt, sowie bei Ein- und Ausstieg Schaden erlitten haben. Diese Versicherung gilt sowohl für die Beförderung von Reisenden mit ordentlichen Posten als auch mit Sonderposten. Wenn also auch nach dem PG die DRP nur Reisenden mit ordentlichen Posten haftet, so sind Teilnehmer am Kraftsonderpostverkehr dennoch durch den Versicherungsvertrag gegen Unfallschäden gesichert.

Die Versicherung erstreckt sich auf alle Unfälle, die der berechtigte Insasse im ursächlichen Zusammenhang mit dem Betriebe des Kraftfahrzeugs bei dessen Benutzung erleidet.

Jeder Reisende ist versichert mit

10 000.– Mark für den Todesfall,
20 000.– Mark für den Invaliditätsfall bei Kapitalzahlung,
1 000.– Mark für entstehende Kosten des Heilverfahrens.

Kinder bis zum vollendeten 10. Lebensjahre sind versichert mit

500.– Mark für den Todesfall,
20 000.– Mark für den Invaliditätsfall bei Kapitalzahlung,
1 000.– Mark für entstehende Kosten des Heilverfahrens.

Die Thuringia-Versicherung hat sich verpflichtet, keinem anderen Kraftfahrzeugunternehmen einen günstigeren Tarif einzuräumen. Für Sachschäden leistet im allgemeinen die Reiseversicherungsgesellschaft keinen Ersatz. Die Versicherungsgesellschaft hat jedoch schon Sachschäden vergütet, wenn damit kleinere körperliche Beschädigungen verbunden waren, für die kein Ersatzanspruch gestellt wurde und wenn durch den Sachschaden ein Personenunfall verhütet wurde.

d) Das Erlöschen der Haftpflicht der Deutschen Reichspost.

§ 14 PG besagt, „daß jeder Anspruch auf Entschädigung an die Postverwaltung mit Ablauf von 6 Monaten, vom Tage der Beschädigung des Reisenden oder der Einlieferung des Reisegepäcks an gerechnet, erlischt. Diese Verjährung wird durch Anbringung der Reklamation*) bei der kompetenten Postbehörde (RPD) unterbrochen. Ergeht hierauf eine abschlägige Bescheidung, so beginnt vom Empfange derselben eine neue Verjährung, welche durch eine Reklamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird."

§ 12. Das geltende Verkehrsrecht und die Deutsche Reichspost.

1. Das Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen hat seine gesetzliche Regelung im „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. 5. 09." (RGBl. I, 437), das inzwischen zahlreiche Aenderungen, insbesondere durch Gesetz vom 13. 12. 33 (RGBl. I, 1058) erfahren hat.

*) Geltendmachung der Ersatzforderung des Reisenden gegenüber der DRP.

Dieses Gesetz regelt nicht nur den Kraftfahrzeugverkehr als solchen, sondern es ist ein Polizeigesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, das die Schäden aus Anlaß dieses Verkehrs abwenden soll. Dies zeigt sich besonders in den die Gefahrverhütung bezweckenden Vorschriften über die Zulassung von Kraftfahrzeugen und Kraftwagenführern, weiterhin in den Verkehrsvorschriften und in den den Ersatz von Unfallschäden regelnden Haftpflichtoestimmungen.

Das Gesetz zerfällt in vier Abschnitte, von denen die beiden letzten an Bedeutung zurückstehen.

Der erste Abschnitt enthält Verkehrsvorschriften für den Kraftwagenverkehr. Die §§ 1—5 behandeln das Erfordernis der Zulassung der Kraftfahrzeuge zum Verkehr und das Erfordernis der Erlaubnis zum Führen von Kraftfahrzeugen, ferner Versagung und Entziehung dieser Erlaubnis. Sie betreffen somit die an Fahrzeuge zu stellenden sachlichen und die beim Führer zu fordernden persönlichen Voraussetzungen.

Der zweite Abschnitt regelt die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters.*) Dieser Abschnitt ist der umfassendste und wichtigste des Gesetzes. §§ 7 ff**) besagen, daß Personen, die beim Betriebe eines Kraftfahrzeuges Schaden erleiden, sei es in der Art, daß sie getötet oder verletzt werden oder aber daß eine Sache beschädigt wird, Ansprüche gegen den Kraftfahrzeughalter geltend machen können. Wie für alle Kraftfahrzeughalter, so ist auch für die DRP als größtes Kraftfahrunternehmen des Reichs dieses Gesetz für ihre Haftung sehr bedeutungsvoll, da in ihm die Ansprüche von Personen, die beim Betriebe eines Kraftpostwagens Schaden erleiden, geregelt sind.

Die Haftung des Kraftfahrzeughalters ist sehr streng. Der Kraftfahrzeughalter ist schadensersatzpflichtig, ohne daß ihm ein Verschulden vom Geschädigten nachgewiesen zu werden braucht. Er hat den aus dem Unfall entstehenden Schaden zu ersetzen nach Maßgabe der Vorschriften dieses Gesetzes (§§ 8 ff.) Er ist zu solchem Ersatz verpflichtet, ohne dem Anspruch selbst andere Einwendungen entgegensetzen zu können, als sich aus diesem Gesetz ergeben. Der Kraftfahrzeughalter kann demnach folgende Einwendungen geltend machen:

1. daß das Fahrzeug nicht mehr als 20 km Stundengeschwindigkeit hat (§ 8 Nr. 2);

*) Siehe auch Seite 34, a.

**) Siehe Seite 34.

2. daß der Verletzte oder die beschädigte Sache z. Zt. des Unfalls durch das Fahrzeug befördert wurde oder der Verletzte beim Betrieb des Fahrzeuges tätig war (§ 8 Nr. 1);
3. daß eigenes Verschulden des Verletzten vorliegt (§ 9);
4. daß ein unabwendbares Ereignis, das aber nicht auf einem Fahrzeugmangel beruhen darf, vorliegt (§ 7 Abs. 2);
5. daß unbefugtes Benutzen des Fahrzeuges durch einen Dritten vorliegt (§ 7 Abs. 3);
6. daß der Anspruch verjährt ist (§ 14);
7. daß die erforderliche Anzeige unterblieben ist. Wenn die Anzeige infolge eines vom Ersatzberechtigten nicht zu vertretenden Umstandes unterblieb, oder wenn innerhalb der festgelegten Frist der Ersatzpflichtige auf andere Weise von dem Unfall Kenntnis erhalten hat, kann diese Einwendung nicht geltend gemacht werden.

Den Beweis für die vorgenannten Einwendungen muß der Beklagte führen. Ist der Schaden durch ein Verschulden des Kraftfahrzeugführers verursacht worden, so ist dieser gem. § 18 neben dem Kraftfahrzeughalter zum Ersatz verpflichtet.

Im § 12 sind für die Ersatzpflicht Höchstbeträge festgesetzt. Das Gesetz unterscheidet Sach- und Personenschäden. Bei Sachschäden beträgt die Höchstsumme der Vergütung 5000.– Mark, wobei es gleichgültig ist, ob eine oder mehrere Sachen beschädigt sind. Bei Personenschäden sind zwei Fälle unterschieden:

a) Wird ein Mensch getötet oder verletzt, so beträgt der Höchstbetrag der Rente jährlich 1500 Mark, der Höchstbetrag des Kapitals 25000 Mark;
b) Werden mehrere Menschen durch das gleiche Ereignis getötet oder verletzt, so beträgt der Höchstbetrag der Rente jährlich 4500 Mark, der Höchstbetrag des Kapitals beträgt 75000 Mark.

Die Beschränkung auf diese Höchstbeträge fällt fort, wenn der Ersatzberechtigte dem Fahrzeughalter oder dem Führer Verschulden nachweisen kann (§ 16).

Der dritte Abschnitt enthält Straf- und Schlußvorschriften und der letzte Abschnitt besagt, daß die Vorschriften der drei ersten Abschnitte für Kleinkrafträder nicht gelten.

2. Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung.

Auf Grund der §§ 6 und 27 des „Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909" wurde zur Ausführung dieses Gesetzes am 3. Februar 1910 eine Kraftfahrzeugverordnung erlassen, die im Laufe der Jahre zahlreiche Aenderungen erfuhr. Die Stelle dieser vielfach abgeänderten Kraftfahrzeugverordnung, die zuletzt in der Fassung vom 10. Mai 1932 vorlag, nimmt heute die Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 28. Mai 1934 (RGBl. I, 455) ein. Diese trat am 1. Oktober 1934, ein Teil der Bestimmungen (§§ 10, 12 Abs. 1, 22 Abs. 2, 27 Abs. 1) tritt jedoch erst am 1. Januar 1935 in Kraft.

Der 1. Teil der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung enthält in den §§ 1—24 Bestimmungen über die Zulassung von Personen, Fahrzeugen und Tieren zum Verkehr. Für den Kraftfahrzeugverkehr sind von Bedeutung die Bestimmungen über die Berechtigung zum Führen von Kraftfahrzeugen (§§ 2, 3), die Vorschriften über die notwendige Beschaffenheit von Kraftfahrzeugen (§§ 5—13) und über die Betriebserlaubnis (§§ 14—17); weiterhin sind von Bedeutung die Bestimmungen über Bremse, Beleuchtung, Schalteinrichtung und Fahrtrichtungsanzeiger (§§ 18—23).

Von besonderer Wichtigkeit ist auch der zweite Teil der Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung, der das Verhalten aller am Verkehr Beteiligten behandelt (§§ 25—30). Eine Generalbestimmung enthält § 25, der besagt, daß jeder Teilnehmer am öffentlichen Verkehr sich so zu verhalten hat, daß er keinen andern schädigt, behindert oder belästigt. Bei dieser umfassenden Verhaltungsvorschrift konnte das Gesetz auf ausführliche Regelungen verzichten. Es hat dabei in nur 5 Paragraphen einige wenige Bestimmungen über Ausweichen und Ueberholen, über Vorfahrtsrecht, Verkehrsregelung durch die Polizei, Beleuchtung bei Dunkelheit und Verstauen der Ladung getroffen.

Der dritte Teil enthält die Schlußbestimmungen (§§ 31—36). Diese befreien Wehrmacht, Polizei und Feuerwehr von den Vorschriften des Gesetzes, soweit es die Erfüllung ihrer hoheitlichen Aufgaben erfordert. Wichtig ist auch, daß geschlossene Verbände der Wehmacht, der Polizei und der NSDAP, ferner Leichenzüge und Prozessionen nicht unterbrochen oder gehemmt werden dürfen. Dieses Recht steht ausschließlich Fahrzeugen im Feuerwehrdienst zu.

Für die DRP ist Abs. 3 des § 35 von Bedeutung, der bestimmt, daß die Zuständigkeiten der Verwaltungsbehörden (§ 35, 1–2) für den Dienstbereich von Reichswehr, Reichsbahn und Reichspost durch Dienststellen dieser Verwaltungen wahrgenommen werden. Die DRP kann demnach Dienststellen bestimmen, die die Zulassung von Kraftfahrzeugen, Ausstellung des Führerscheins sowie Erteilung und Entziehung der Fahrerlaubnis regeln. Ueber Einzelheiten geben die Ausführungsanweisung zur Reichs-Straßenverkehrs-Ordnung vom 29. September 1934 (RGBl. I, 869) und die Gebührenordnung für den Kraftfahrzeugverkehr (RGBl. I, S. 909) Auskunft.

3. Verordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen.*)

(Rechtliche Bestimmungen über die Einrichtung von Kraftpostlinien.)

Der Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen ist rechtlich geregelt im V. Kapitel des 5. Teils der „Dritten Verordnung des Reichspräsidenten zur Sicherung von Wirtschaft und Finanzen und zur Bekämpfung politischer Ausschreitungen" vom 6. 10. 1931 (RGBl. I S. 558).

Da es der Zweck dieser Verordnung ist, der Eisenbahn gegenüber dem Kraftfahrzeug zu helfen, enthält sie für den Kraftfahrzeugverkehr einschneidende Veränderungen.

Im § 1 ist festgelegt, daß ein Unternehmer von Personenkraftfahrlinien hierzu der Genehmigung bedarf. Während die früher geltenden rechtlichen Vorschriften über den Kraftfahrlinienverkehr (Gesetz über Kraftfahrlinien vom 26. 8. 25 und VO. vom 20. 10. 28) für den Begriff einer Linie als wesentlich betrachteten, daß die Beförderung „auf bestimmten Strecken" erfolge, genügt heute für den Begriff der Kraftfahrlinie, daß sich der Verkehr „zwischen bestimmten Punkten" abwickelt. Das bedeutet eine Ausdehnung der Genehmigungspflicht. Wollte früher jemand die Genehmigungspflicht umgehen, so brauchte er nur die Wege zu wechseln und es lag dann keine Kraftfahrlinie im Sinne des Gesetzes mehr vor. Aber auch heute ist noch eine Umgehung der Genehmigungspflicht möglich, da die Verordnung den Begriff „regelmäßig", der für das Bestehen einer Personenkraftfahrlinie ebenfalls wesentlich ist, viel zu eng auslegt (§ 2 Abs. 2). Die

*) An die Stelle dieser Verordnung wird ab 1. April 1935 das „Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande" vom 4. 12. 1934 (RGBl. I S. 1217) treten. Bis zu diesem Zeitpunkt stellt jedoch die „Verordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen" noch geltendes Verkehrsrecht dar.

Gelegenheitsfahrten und Rundfahrten sind bei der Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen genehmigungsfrei.

Die rechtlichen Bestimmungen bei der Einrichtung von Kraftpostlinien:

Die allgemeinen Bestimmungen über die Errichtung von Personenkraftfahrlinien sind in den §§ 5–16 der VO festgelegt. Für die Post ergibt sich aus § 17 eine Sonderregelung. Der Paragraph besagt, daß die §§ 5—13, 15 und 16 der allgemeinen Bestimmungen über die Einrichtung von Personenkraftfahrlinien für die Einrichtung von Kraftpostlinien keine Anwendung finden. Daraus ergibt sich, daß die DRP — im Gegensatz zu allen anderen Kraftfahrunternehmungen — nicht berührt wird von der Bestimmung,

1. daß für die Erteilung oder Entsagung der Genehmigung zum Betreiben einer Personenkraftfahrlinie die von der obersten Landesbehörde bestimmten Behörden zuständig sind (§ 5);
2. daß eine Gewährleistung für die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Betriebes erforderlich ist (§ 6);
3. daß vor der Erteilung der Genehmigung die im Verkehrsgebiet der beantragten Personenkraftfahrlinie vorhandenen öffentlichen Verkehrsunternehmen, die Wegeunterhaltungspflichtigen sowie die für den Sitz des Unternehmens zuständige Industrie- und Handelskammer zu hören sind (§ 7);
4. daß die Genehmigung von Bedingungen verschiedenster Art abhängig gemacht werden kann (§§ 8, 9);
5. daß das Unternehmen der Aufsicht der Genehmigungsbehörde unterliegt (§ 15) und
6. daß die Genehmigung zurückgenommen werden kann (§ 16).

Im § 17 wird der DRP eine Sonderstellung im Kraftfahrlinienverkehr eingeräumt. Dieser Paragraph nimmt in der Verordnung die Stellung des § 16 des dieser Verordnung vorausgegangenen Kraftfahrliniengesetzes vom 26. 8. 25 ein. Für den Kraftfahrlinienverkehr der DRP ergibt sich auf Grund des § 17 die folgende Rechtslage:

Grundsätzlich gilt für den Personenkraftlinienverkehr der DRP die Genehmigungsfreiheit. Es ist aber erforderlich, daß die DRP vier Wochen vor der Einrichtung einer Personenkraftfahrlinie dem Reichsverkehrsminister, der obersten Landesbehörde, deren Gebiet berührt wird, und der Deutschen Reichsbahn Anzeige erstattet. Widerspricht binnen 4 Wochen nach Eingang der Anzeige die oberste Landesbehörde,

weil die Linie den öffentlichen Interessen zuwiderläuft, oder die Deutsche Reichsbahn, indem sie geltend macht, daß ihre Interessen verletzt werden, so entscheidet nach Anhören der obersten Landesbehörde und der Deutschen Reichsbahn der Reichsverkehrsminister im Benehmen mit dem Reichspostminister.

Eine grundlegende Aenderung gegenüber § 6 des Kraftfahrliniengesetzes ist darin zu erblicken, daß der Deutschen Reichsbahn ein Widerspruchsrecht eingeräumt ist und daß die Entscheidung über die Berechtigung des Widerspruchs nicht mehr bei einem Schiedsgericht, sondern beim Reichsverkehrsminister liegt.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied liegt darin, daß für die Einrichtung von Linien, die zur Personen- und zugleich zur Postsachenbeförderung dienen, die Anzeigepflicht eingeführt ist. Hatte die Post nach den alten rechtlichen Bestimmungen die Möglichkeit, geltend zu machen, daß sie die Linie aus Gründen der Postsachenbeförderung errichten muß, so war sie in der Einrichtung vollkommen frei. In der Verordnung vom 6. 10. 31 fehlt es aber an einer Sonderregelung dieses Falles. Es gilt heute für die Einrichtung von Personenkraftlinien der DRP ohne Ausnahme die Anzeigepflicht, wobei es gleichgültig ist, ob die Linie der Postsachenbeförderung dient oder nicht.

§ 13. Die rechtlichen Bestimmungen über die Besteuerung von Kraftomnibussen.

Die Kraftfahrzeuge der DRP unterliegen der Besteuerung nach Maßgabe des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 11. 4. 33 (RGBl. I/195).

Jede RPD muß die Kraftpostomnibusse, die in ihrem Verkehrsbereich betrieben werden, dem zuständigen Finanzamt zur Besteuerung anmelden.

Kraftfahrzeuge, die bestimmungsgemäß dauernd im Betriebe sind, sind für das ganze Jahr zur Besteuerung anzumelden. Die Ausstellung von Steuerkarten für 3 oder 6 Monate wird im allgemeinen nur für Kraftfahrzeuge in Frage kommen, die vorübergehend besonderen Zwecken dienen, wie dies z. B. bei den Kraftomnibussen für die Sommerlinien der Fall ist.

Nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz kann auf Antrag ein Teil der Steuer erstattet werden, wenn das Fahrzeug vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der Steuerkarte entweder dauernd oder vorübergehend (z. B. wegen Instandsetzung) aus dem Verkehr gezogen wird. Voraussetzung

ist hierbei, daß das Fahrzeug bei der Zulassungsbehörde abgemeldet ist. Die Kraftpostdienststellen der Postämter melden die Kraftwagen, die voraussichtlich längere Zeit aus dem Verkehr gezogen werden, der ihnen zugehörigen RPD an, damit diese die Abmeldung der Fahrzeuge beim Finanzamt veranlassen kann.

Bei der Berechnung der Steuer ist es gleichgültig, in welchem Maße der Kraftwagen gefahren wird. Haben zwei Omnibusse das gleiche Gewicht und die gleiche Bereifung, so ist für beide Omnibusse die gleiche Kraftfahrzeugsteuer zu zahlen, ohne Rücksicht darauf, ob der eine jährlich 10000 km, der andere aber etwa 50000 km zurückgelegt hat. Es handelt sich also um eine Pauschalsteuer, wobei die Höhe der Steuer lediglich vom Gewicht der Kraftomnibusse abhängig ist.

IV. Abschnitt:

Die Organisation des Kraftpostverkehrs.

§ 14. Die Verwaltungsdienststellen.

Die Organisation des Kraftpostverkehrs hat in Bayern im Jahre 1934 eine grundlegende Neuordnung erfahren. Oberste Behörde für Kraftpostangelegenheiten war in Bayern bis dahin RPM VI, München. Dieses Sonderrecht wurde nun Bayern genommen. Die Abteilung VI des RPM bestand von Anfang 1934 bis Oktober 1934 lediglich in der Form einer Abwicklungsstelle noch weiter und wurde dann vollständig aufgehoben. Oberste Behörde ist heute **das RPM.** Die Aufgaben dieses Ministeriums sind hauptsächlich rechtlicher und organisatorischer Art. Dem RPM obliegt die Schaffung der rechtlichen Grundlage, die Aufstellung allgemeiner Grundsätze und Richtlinien, insbesondere auch die Aufstellung bestimmter Grundsätze für die Fahrpreisbemessung.

Dem RPM unmittelbar unterstellt sind die **Kraftfahroberbetriebsleitungen.** Für das bayerische Verkehrsgebiet sind zwei KrOBL zuständig: der KrOBL-Süd (München) untersteht das gesamte bayerische Verkehrsgebiet rechts des Rheins; die Rheinpfalz untersteht der KrOBL-Südwest (Frankfurt a. M.). Die KrOBL hat dafür Sorge zu tragen, daß das Postkraftfahrwesen nach den Anordnungen des RPM einheitlich geregelt und geleitet wird. Sie hat insbesondere auch die Wirtschaftlichkeit der bestehenden Betriebe zu überwachen, die jährlichen Ertragsberechnungen zu prüfen, für einen Wagenausgleich zwischen den RPD des KrOBL-Bezirkes zu sorgen und gegebenenfalls Verhandlungen mit anderen Verkehrsunternehmungen zu führen. Weiterhin obliegt ihnen die betriebswirtschaftlich wichtige Aufgabe der Materialbeschaffung. Die KrOBL setzt die zuständigen RPD von den Einkäufen, die auf Grund der Bedürfnisse der einzelnen RPD erfolgen, in Kenntnis. Die Lieferungen erfolgen sodann auf Abruf der betreffenden RPD.

Die den KrOBL nachgeordneten Verwaltungsdienststellen sind die Kraftpostreferate der **Reichspostdirektionen.** In Bayern besteht in jedem Regierungsbezirk eine RPD. Die RPD hat in Fragen der Betriebsgestaltung, der Personal- und Wagenverwendung zu entscheiden. Sie muß sich über die Bedürfnisse des Betriebes und des Verkehrs auf allen Linien fortlaufend unterrichtet halten und hat für die Sicherheit des Betriebes sowie für eine wirtschaftliche Betriebsdurchführung zu sorgen. Die mit der Bearbeitung von Kraftpostangelegenheiten betrauten Beamten der RPD haben mit den äußeren Dienststellen enge Fühlung aufrechtzuerhalten und sich von Zeit zu Zeit durch persönliche Nachschau an Ort und Stelle von dem ordnungsgemäßen Dienstvollzug zu überzeugen. Der RPD obliegt die Pflicht der Geschäftsprüfung der betriebsleitenden Postanstalten. Auch die Fahrpreise für den Kraftpostverkehr werden von der RPD unter Berücksichtigung der besonderen örtlichen Verhältnisse in ihrem Verkehrsgebiet festgesetzt. Die RPD erstellt die Fahrpläne, nachdem ihr dieselben von den betriebsleitenden Postämtern vorgelegt worden sind. Eine weitere Aufgabe besteht in der Durchführung der Vorerhebung bei Neueinrichtung von Kraftpostlinien.

Zusammenfassend läßt sich sagen, daß den RPD für die Betriebsdurchführung einer Kraftpostlinie große Selbständigkeit gegeben ist.

Nächste Verwaltungsdienststelle ist das **betriebsleitende Postamt.** Dieses ist ein an der Kraftpostlinie gelegenes Postamt, das den Anweisungen der ihm unmittelbar übergeordneten RPD Folge zu leisten hat. Dem LP obliegt die unmittelbare Leitung und Durchführung des Kraftpostverkehrs. Insbesondere kann das LP der RPD zur Hebung des Verkehrs oder zur Verbesserung der Verkehrsabwicklung Aenderungen der Fahrordnung, der Fahrpreise, der Personal- oder Wagenverteilung zur endgültigen Entscheidung vorschlagen.

Zu erwähnen sind noch die **Fahrkartenverkaufsstellen.** Neben der Fahrkartenausgabe beim LP können Fahrkarten auch durch die an der Linie gelegenen Postanstalten oder Postagenturen ausgegeben werden. Diese Stellen müssen ihre Kassenabrechnung dem LP abliefern. Sie werden auch vom LP kontrolliert.

§ 15. Die technischen Dienststellen.

Oberste Stelle für alle technischen Angelegenheiten ist die technische Abteilung des RPM.

Dieser Abteilung unmittelbar unterstellt ist das **RPZ** in Berlin-Tempelhof. Es handelt sich hier um keine Vorgesetztenstelle, sondern lediglich um eine Versuchsabteilung, in der Betriebsstoffuntersuchungen vorgenommen, technische Neuerungen ausprobiert werden u. ä.

Die unmittelbare technische Durchführung des Betriebes ist den Kraftpostwerken, Kraftpostbetriebswerken und Kraftpostbetriebsstellen übertragen.

Für das rechtsrheinische Bayern ist das Kraftpostwerk Bamberg zuständig; die Pfalz ist dem KPW Karlsruhe, das für die RPD der KrOBL-Südwest (der ja neuerdings auch die RPD Speyer angehört) zuständig ist, unterstellt. Das KPW untersteht der am Ort befindlichen RPD. Das KPW hat den weitaus größten und wichtigsten Teil der im Kraftpostdienst vorkommenden Ausbesserungsarbeiten zu leisten. Seine Tätigkeit erstreckt sich besonders auf die Hauptausbesserungen von Kraftfahrzeugen sowie auf sonstige größere Ausbesserungen an Fahrzeugen. Der Arbeitsbereich eines KPW umfaßt mehrere RPD-Bezirke.

Die den Kraftpostwerken nachgeordneten technischen Dienststellen sind die **Kraftpostbetriebswerke.** In jedem RPD-Bezirk besteht mindestens ein Kraftpostbetriebswerk, das dem LP dieses Ortes unterstellt ist. Dem KPBW fallen alle größeren Arbeiten zu, soweit deren Ausführung nicht schon Aufgabe des KPW ist. Das KPBW hat die ihm zur Ausbesserung übergebenen Kraftfahrzeuge und Anhänger in verkehrssicheren und betriebsfähigen Zustand zu setzen.

Jedem KPBW ist eine bestimmte Anzahl von **Kraftpostbetriebsstellen** zugeteilt. Diese KPBSt bestehen nicht an jedem Postamt, wo Kraftpostlinien betrieben werden, sondern nur an LP, die einen größeren Kraftpostverkehr aufzuweisen haben. Die KPBSt unterstehen dem am Orte befindlichen LP. Sie haben die kleineren Ausbesserungsarbeiten an Kraftfahrzeugen vorzunehmen. Sie besorgen diese Arbeiten auch für benachbarte kleinere Kraftpostverkehrsgebiete, in denen keine besonderen KPBSt bestehen.

V. Abschnitt:

Der Aufbau des Personenverkehrs.

§ 16. Die planmäßigen Fahrten.

Bei den planmäßigen Fahrten geschieht die Personenbeförderung zwischen zwei oder mehreren im voraus bestimmten Orten nach einem festen Fahrplan. Für den Aufbau des Personenkraftverkehrs ist die Unterscheidung des planmäßigen Linienverkehrs nach seiner Dauer von Bedeutung. Die Post betreibt nämlich Fahrten während des ganzen Jahres — die ständigen Linien — oder aber nur während der wärmeren Jahreszeit — die Sommerlinien.

Eine weitere Art planmäßig durchgeführter Fahrten, die allerdings nur in bestimmten Gegenden Bayerns betrieben werden, sind die Arbeiterlinien.

1. Die ständigen Linien.

Von den verschiedenen Arten der Kraftpostfahrten, die die Post zur Personenbeförderung betreibt, nehmen die Fahrten auf den ständigen Linien den größten Raum ein.

Die ständigen Linien werden das ganze Jahr über betrieben und zwar täglich (sowohl an Werktagen als auch an Sonn- und Feiertagen). Der Verkehr der ständigen Linien geht meist von größeren Orten, die an einer Eisenbahnlinie liegen, nach dem flachen Land und von hier aus wieder in den Ausgangsort zurück.

Die Inanspruchnahme der ständigen Linien weist in den Verkehrsgebieten der einzelnen RPD und selbst innerhalb des Vekehrsgebietes **einer** RPD mehr oder weniger starke Unterschiede auf. Die Post paßt sich diesem verschiedenartigen Verkehrsbedürfnis dadurch an, daß sie nach dem Grade der Benutzung einer Kraftwagenlinie verschiedene Kraftomnibusse verwendet. Durch diese Staffelung vom schweren zum leichten Motorwagen gelingt es der Post, die Wirtschaftlichkeit der Linien in günstiger Weise zu beeinflussen.

Bei sehr starkem Verkehr gab die Post früher dem Kraftpostomnibus einen Anhängewagen bei. Obgleich dies vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus für die Post günstiger ist, geht sie heute von dieser Einrichtung immer mehr ab. Sie muß den erhöhten Ansprüchen der zu befördernden Personen Rechnung tragen, die heute die unbequeme Beförderung in einem Anhängewagen ablehnen. Die Post muß mehr Fahrten auf der Linie einlegen, was im Vergleich zur Beförderung mit Anhängewagen evtl. zu einem Rückgang der Rentabilität der Linie führen wird, nämlich dann, wenn bei einer vermehrten Fahrtenzahl die Kraftomnibusse nur zum Teil ausgenutzt werden. Wo die Post keinen Wettbewerb zu befürchten hat, werden bei starkem Verkehr auch heute noch dem Kraftomnibus Anhänger beigegeben. —

Es wurde schon gesagt, daß die ständigen Linien den weitaus größten Teil des planmäßigen Personenkraftverkehrs der DRP ausmachen. Welch große Bedeutung die ständigen Linien als Hauptbestandteile der planmäßigen Linien für die Post haben, ist aus den Aeußerungen von Ministerialrat Dr. Küsgen zu entnehmen: „Auf den planmäßigen Personenverkehr können wir nicht verzichten. Um die Kosten für die Landversorgung und damit allgemein die Postgebühren in mäßigen Grenzen zu halten, müssen wir auf unseren Kraftfahrlinien auch Personen befördern wie früher bei den Personenposten . . . Der planmäßige Personenverkehr ist nötig zur Erfüllung unserer staatlichen Aufgaben."*)

Die ständigen Linien verbinden mit der Personenbeförderung gleichzeitig die Postsachenbeförderung. Die Post legt immer Wert auf die Feststellung, daß sie ständige Linien zunächst wegen der Postsachenbeförderung betreiben müsse und daß erst in zweiter Linie die Personenbeförderung für sie in Frage komme, daß aber der Personenverkehr für sie deshalb von hoher Bedeutung sei, weil sie damit die Kosten der Postsachenbeförderung auf das Land in mäßigen Grenzen halte.

Diese Einstellung der Post ist in dieser Form durchaus klar und verständlich. Angreifbar macht sich aber die Post, wenn sie etwa unter dem Vorwande der erforderlichen Postsachenbeförderung Linien errichtet, deren Errichtung ausschließlich aus Gründen finanzieller Art geschieht und die evtl. schon vorhandenen Linien privater Unternehmer in ihrer Rentabilität stark herabdrücken. Dieser Tatsache trug auch die Verordnung vom 6. 10. 31 Rechnung, die bei Errichtung einer Linie

*) Deutsche Verkehrs-Zeitung 1930, Nr. 27, S. 533.

— außer bei Linien der reinen Postsachenbeförderung — der Post die Anzeigepflicht auferlegt.

Es muß anerkannt werden, daß die ständigen Linien ganz wesentlich zur Verbesserung des Postverkehrs auf dem flachen Lande beigetragen haben. Während zur Zeit der Postkutsche Briefe und Pakete im allgemeinen nur 2—3 mal wöchentlich ausgetragen wurden, geschieht heute die Postsachenbeförderung mit dem Kraftwagen auf das Land zweimal täglich.*) Welche Bedeutung dies für jedermann, insbesondere aber auch für den ländlichen Handel und für die Industrie hat, ist klar ersichtlich.

Die ständigen Linien sind in Bayern von großer volkswirtschaftlicher Bedeutung. Ein Teil dieser Linien — und zwar der weitaus größte Teil — liegt in Gegenden, wo die Landwirtschaft und das Kleingewerbe zu Hause sind. Sie haben die volkswirtschaftlich bedeutungsvolle Aufgabe, abgelegene Dörfer mit den nächst erreichbaren Marktflecken zu verbinden und so ihr Verkehrsgebiet wirtschaftlich zu fördern. Dies gilt vor allem für diejenigen Gegenden, die nicht an das Eisenbahnnetz angeschlossen und dadurch vom Markt zum Teil sehr stark abgeschlossen sind. Diesen Gegenden vermitteln die ständigen Linien den Anschluß an den Schienenweg. Die durch den Anschluß bedingte Erweiterung des Absatzgebietes wird sich in einer erhöhten Produktionstätigkeit auswirken; weiterhin kann durch die Verringerung der Transportkosten zum Absatzmarkt der Preis der Produktion ohne Gewinnverminderung herabgesetzt und dadurch die Wettbewerbsfähigkeit gesteigert werden. Die schnellere Verbindung mit der Stadt wird sich aber für jedermann, nicht nur für die unmittelbar an der Produktion beteiligten Kreise, günstig auswirken. Die Omnibusverbindung ermöglicht den Besuch von Vorträgen und Ausstellungen, von Konzerten und Theater. Es werden also nicht nur die wirtschaftlichen Verhältnisse, sondern auch der allgemeine Bildungsstand der ländlichen Gegend gehoben.

Die hohe Bedeutung des Kraftpostpersonenverkehrs auf den Ueberlandgebieten tritt klar hervor.

2. Die Arbeiterlinien.

Man könnte diese Art der planmäßigen Linien auch als ständige Linien ansehen, da sie während des ganzen Jahres **betrieben** werden.

*) Die Zustellung erfolgt einmal täglich. Es besteht dann aber noch ein weiteres Mal die Möglichkeit der Postabholung von der Postdienststelle.

Sie unterscheiden sich von den ständigen Linien nur dadurch, daß die Fahrten ausschließlich an Werktagen ausgeführt werden. Sie bestehen in Bayern teilweise auch neben den ständigen Linien, indem im Fahrplan Fahrtenpaare eingestellt werden, die nur der Arbeiterbeförderung dienen.

Die Anzahl der Arbeiterlinien ist im Vergleich zum gesamten Kraftfahrliniennetz der Deutschen Reichspost in Bayern gering. Wir finden diese Linien hauptsächlich in den Industriegebieten Nordbayerns und der Pfalz.

Die meisten Arbeiterlinien hat die Pfalz. An der Spitze des pfälzischen Arbeiterlinienverkehrs steht Pirmasens. Der Kraftpostverkehr ist dort infolge der vielen Arbeiterfahrten so stark, daß der Bau eines großen Kraftpostbahnhofes erforderlich wurde.

Die Arbeiterfahrten haben die Aufgabe, diejenigen Arbeiter, die auf dem Lande wohnen und sich ihr Brot in der Stadt verdienen, morgens zur Betriebsstätte zu befördern und abends wieder zurückzubringen. Zwischen die erste Fahrt, die morgens zur Arbeitsstätte führt, und die nach Arbeitsschluß erfolgende Rückfahrt zur Wohnstätte schiebt sich auf einigen Strecken im Arbeiterlinienverkehr in Pirmasens ein weiteres Fahrtenpaar ein. In der 1½–2=stündigen Mittagspause bringen die Kraftpostwagen diejenigen Arbeiter, die ihren Wohnsitz in einer von der Stadt etwa bis 5 km entfernten Ortschaft haben, zur Mittagsmahlzeit nach Hause und danach wieder zur Stadt zurück. Die Beliebtheit dieser Mittagsfahrten bei den Arbeitern zeigt gleichzeitig auch ihre Nützlichkeit; denn durch diese Fahrten wird dem ländlichen Arbeiter die Möglichkeit gegeben, das Mittagsmahl in seinem eigenen Hause einzunehmen. Außer diesem Vorteil der Bequemlichkeit und der Unabhängigkeit vom Mittagessen im Gasthause oder in der Kantine, bietet die Rückfahrt zur Wohnstätte während der Mittagspause auch einen finanziellen Vorteil, da die Kosten einer Fahrt von insgesamt höchstens 10 km im Verhältnis zu den Kosten einer Mittagsmahlzeit in einer Gastwirtschaft doch wesentlich geringer sind.

Die soziale Bedeutung der Arbeiterlinien ist wohl noch über ihre wirtschaftliche Bedeutung zu stellen. Die Aussicht des Arbeiters, Beschäftigung zu erhalten, wird durch die Kraftwagenverbindung seines Heimatortes mit der benachbarten Stadt vergrößert. Dabei hat der Arbeiter den Vorteil, sich nicht an seiner Arbeitsstätte, also in der Stadt selbst, niederlassen zu müssen. Er kann weiterhin zu Hause

wohnen, ja er kann sich in freien Stunden auch noch seinen häuslichen Interessen widmen.

Die meisten in Bayern betriebenen Arbeiterlinien sind für die Post durchaus rentabel, weil bei diesen Fahrten in der Regel eine volle Wagenausnutzung gewährleistet ist.

3. Die Sommerlinie.

Mit Ausnahme der RPD Nürnberg betreibt in Bayern jede RPD in ihrem Verkehrsgebiet Sommerlinien. Am stärksten entwickelt ist der Sommerlinienverkehr im RPD-Bezirk München, wo vierzehn Sommerlinien bestehen. Im Sommer 1934 waren allerdings nur sieben Linien in Betrieb. Die Sommerlinien Berchtesgaden – Bad Reichenhall – Lofer, Oberammergau – Garmisch – Fernpaß – Innsbruck, Oberammergau – St. Moritz, Oberammergau – Reschenpaß – Meran – Bozen und Garmisch – Lermoos – Garmisch wurden wegen des deutschen Ausreisegesetzes nach Oesterreich vorläufig eingestellt. Auf den Sommerlinien Lenggries – Vorderriß – Hinterriß und Tegernsee – Bayrischzell – Kufstein wurde der Kraftpostverkehr nur bis Vorderriß bezw. Bayrischzell durchgeführt. Ein geregelter Sommerlinienverkehr wird im RPD-Bezirk München erst wieder mit der Aufhebung des Ausreisegesetzes eintreten können. –

Sommerlinien werden von der DRP in Gegenden mit starkem Fremdenverkehr eingerichtet. Aus diesem Grunde weist auch das bayerische Hochland mit seinen zahlreichen schönen Ausflugsorten und mit dem ausgeprägten Fremdenverkehr in Bayern den stärksten Sommerlinienverkehr auf. Für die Bevölkerung jener Gegenden, wo die DRP Sommerlinien betreibt, bringt dieser Verkehr große Vorteile; denn der Fremdenverkehr bringt den an der Linie beteiligten Gemeinden Geld ein und beschäftigt eine Reihe von Gewerben.*) Die Sommerlinien der DRP sind daher für den Wohlstand ihres Verkehrsgebietes von sehr großer Bedeutung. Von der Bevölkerung des Verkehrsgebietes werden diese Linien nur in geringem Umfange benutzt.

Während der Monate, in denen die DRP die Sommerlinien betreibt, läßt sie an Stelle der sonst auf dieser Strecke verkehrenden Postbeförderungsmittel die Postsachenbeförderung durch die Kraftpostomnibusse besorgen. Im Gegensatz zu den ständigen Linien ist jedoch

*) Moser, Die wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung des bayerischen Fremdenverkehrs für Land und Gemeinden.

die Postsachenbeförderung bei den Sommerlinien von untergeordneter Bedeutung, weil bei diesem Verkehr die Personenbeförderung die Hauptrolle für die Post spielt.

Die Durchführung des Sommerlinienverkehrs erfordert vermehrtes Personal und auch eine größere Zahl von Omnibussen. Auf Kraftpostlinien, wo ein größerer ganzjähriger Linienverkehr betrieben wird, können die für die Sommerlinien erforderlichen Kraftwagen teilweise dem ständigen Linienverkehr entzogen werden, ohne daß dadurch Verkehrsstörungen eintreten.

Da Sommerlinien in landschaftlich schönen Gegenden mit ausgeprägtem Fremdenverkehr eingerichtet werden, muß eine entsprechend hohe Fahrtenzahl dem starken Verkehrsbedürfnis Rechnung tragen. Diese starke Ausnutzung des Kraftwagenparkes auf den Sommerlinien macht die Durchführung dieses Verkehrs rentabel.

§ 17. Die außerplanmäßigen Fahrten.

Die zweite große Gruppe der Kraftpostfahrten sind die außerplanmäßigen Fahrten. Sie werden von der Post nur dann ausgeführt, „wenn Bedienstete und Fahrzeuge zur Verfügung stehen und wenn die zu benutzenden Straßen sich in einem zum Befahren mit Kraftfahrzeugen geeigneten Zustand befinden."*) Außerplanmäßige Fahrten sind die Bedarfsfahrten, die Sonderfahrten und die Gesellschaftsfahrten. Die beiden letzteren werden meist unter dem Begriff „Sonderfahrten" zusammengefaßt. Um eine übersichtliche Darstellung zu gewährleisten, sollen sie in dieser Arbeit zunächst gesondert betrachtet werden.

1. Bedarfsfahrten.

Bedarfsfahrten sind Fahrten, die nur auf Strecken durchgeführt werden, auf denen die Post eine fahrplanmäßige Linie betreibt. Sie werden nach Bedarf eingelegt und ihre Ausführung unterliegt dem Ermessen der Post. Sie können gleichzeitig mit den fahrplanmäßigen Fahrten als Doppelfahrt durchgeführt werden oder auch Vorfahrten oder Nachläufer der ordentlichen Kraftpostfahrten sein. Sie können schließlich von den fahrplanmäßigen Fahrten ganz unabhängig außerhalb des Fahrplanes stattfinden. In jedem Falle müssen sie aber auf einer

*) § 52 I PO.

Strecke betrieben werden, auf der ein geregelter Kraftpostlinienverkehr schon vorhanden ist.

Die Post nimmt bei der Aufstellung ihres Kraftpostfahrplanes auf das mehr oder weniger starke Verkehrsbedürfnis der einzelnen Strecken weitestgehend Rücksicht. Eine absolute Anpassung an das Verkehrsbedürfnis ist aber der Post nicht möglich; denn die Größe des Verkehrsaufkommens ist sehr schwankend. Es gibt Zeiten, wo die Inanspruchnahme der Linien durch die Bevölkerung das normale Maß weit übersteigt. Diese Tatsache zwingt die Post zur Einlegung von Bedarfsfahrten. So muß z. B. die Post einige Wochen vor Weihnachten sehr oft Bedarfsfahrten einrichten, um der Landbevölkerung ihre Weihnachtseinkäufe in der Stadt zu emöglichen. Auch zur Zeit des städtischen Inventurausverkaufes oder größerer Märkte und Messen genügen die planmäßigen Fahrten allein dem Verkehrsbedürfnis nicht. Dies trifft z. B. weiterhin zu bei Festlichkeiten in der Stadt oder auf dem Lande, wo die Kraftpostwagen die Landbevölkerung in die Stadt und die städtische Bevölkerung in die benachbarte Ortschaft bringen. In diesen Fällen wird der normale Verkehr meist derart überschritten, daß die Postverwaltung Bedarfsfahrten einlegen muß. Die Zahl der Beispiele ließe sich noch weiterfortsetzen. Sie zeigen deutlich, daß sich die Post in einer Reihe von Fällen nur durch die Bedarfsfahrten dem Verkehrsbedürfnis anpassen kann.

Da die Ausführung der Bedarfsfahrten im Ermessen der Post liegt, wird diese die Fahrten nur dann ausführen, wenn die Durchführung einen Ertrag verspricht.

2. Die Sonderfahrten.

Diese Fahrten werden von der Post nur auf Bestellung der Reisenden ausgeführt. Sie sind an keine fahrplanmäßig bestimmten Zeiten und — im Gegensatz zu den Bedarfsfahrten — an keine bestimmten Strecken gebunden. Wie alle außerplanmäßigen Fahrten werden sie nur ausgeführt, wenn die Kraftpostwagen und das Personal des ordentlichen Betriebes zur Ausführung von Sonderfahrten zur Verfügung stehen.

Die Besteller einer Sonderfahrt sind zum größten Teil Vereine und größere Gesellschaften.

Sonderfahrten, die innerhalb eines Gemeindebezirkes ausgeführt werden, bedürfen der besonderen Genehmigung, die von der RPD nur in Ausnahmefällen zu geben ist (§ 23 Dienstanweisung).*)

3. Gesellschaftsfahrten.

Die Gesellschaftsfahrten sind Fahrten, die nicht fahrplanmäßig stattfinden und auch nicht an bestimmte Strecken gebunden sind. Da diese beiden Faktoren auch für die Sonderfahrten zutreffen, so werden die Gesellschaftsfahrten vielfach als „Sonderfahrten" angesehen.

Wenn in der Literatur über die Sonderfahrten im Kraftpostverkehr geschrieben wird, so sind damit in den meisten Fällen nicht die eigentlichen Sonderfahrten, sondern die Gesellschaftsfahrten gemeint.

Diese zwei Arten des Kraftpostverkehrs weisen jedoch die folgenden Unterschiede auf: Während die Durchführung der Sonderfahrten auf Bestellung der Reisenden geschieht, geht die Anregung zur Durchführung von Gesellschaftsfahrten von der Post selbst aus. Daraus ergibt sich, daß bei Sonderfahrten der Besteller die Abfahrtszeit, Fahrtstrecke, Fahrtdauer usw. bestimmen kann; bei den Gesellschaftsfahrten dagegen stellt die Post die halb-, ganz- oder mehrtägigen Fahrten zusammen.

Der bedeutendste Faktor für das Zustandekommen einer Gesellschaftsfahrt ist eine starke, ausgeprägte Werbetätigkeit. Diese Werbung kann durch die Post selbst oder durch Dritte erfolgen. Die Hauptwerbetätigkeit liegt in Bayern gegenwärtig in den Händen des Amtlichen Bayerischen Reisebüros, mit dem die DRP für das bayerische Verkehrsgebiet einen Vertrag über die Werbung von Gesellschaftsfahrten abgeschlossen hat.

Den Postverwaltungen bleibt es aber unbenommen, neben dem Amtlichen Bayerischen Reisebüro eine eigene Werbetätigkeit für Sonderfahrten zu entfalten und sich hierbei der Beihilfe Dritter (Kurverwaltungen, Geschäftsinhaber usw.) zu bedienen. Die RPD sind ermächtigt, den zur Beihilfe herangezogenen Werbern für ihre Tätigkeit eine Vergütung bis zu 10 Prozent des Umsatzes zu gewähren.

---

*) Besondere Bedeutung haben die Sonderfahrten in Pirmasens erlangt. Dies ist darauf zurückzuführen, daß dort die DRP auf Grund eines ihr von der Stadtverwaltung eingeräumten Monopols auf Bestellung Fahrten für Trauergesellschaften zu dem 5 km außerhalb des Stadtzentrums gelegenen Waldfriedhof durchführt.

Die Fahrten werden ausgeführt, wenn sich eine bestimmte Mindestanzahl von Personen daran beteiligt.

Da gerade Bayern viele landschaftlich schöne Gegenden aufweist, haben sich die Gesellschaftsfahrten hier stark entwickeln können. Besonders gilt dies für das südbayerische Verkehrsgebiet. Hier bieten die Gesellschaftsfahrten in abwechslungsreicher Fahrt herrliche Ausblicke auf die Bergwelt. Aber auch in den anderen Gauen des Bayernlandes sind diese Fahrten sehr beliebt. Um den Reisenden bei diesen Fahrten größte Bequemlichkeit zuteil werden zu lassen, steht in Bayern für die Gesellschaftsfahrten ein Wagenpark von zahlreichen Kraftfahrzeugen verschiedener Größe, neuzeitlicher Bauart und bester Ausstattung bereit.

VI. Abschnitt:

Das Tarifwesen im Kraftpostverkehr.

§. 18. Grundsätze der Tarifpolitik im Kraftpostverkehr.

Die Tarifpolitik der DRP in ihrem Kraftfahrverkehr baut sich auf den Selbstkosten dieses Verkehrs auf. Bis zum Jahre 1924 hatte die Selbstkostenermittlung für die Tarifpolitik der DRP im Kraftpostverkehr deshalb nicht ihre heutige Bedeutung, weil bis zu diesem Zeitpunkt bei der Tarifgestaltung die kaufmännischen Gesichtspunkte gegenüber den volkswirtschaftlichen und gemeinnützigen stark in den Hintergrund traten. Der Rentabilität wurde bis dahin noch nicht die Bedeutung beigelegt, die man ihr heute beimißt, weil entstandene Verluste das Land Bayern bzw. — nach der Verreichlichung der bayerischen Postverwaltung — das Reich zu tragen hatten. Darum konnte die Post bei der Festlegung ihrer Tarife die für ihre wirtschaftliche Betriebsführung maßgebliche untere Preisgrenze, die durch die Selbstkosten bestimmt ist, recht häufig unterschreiten. Diese Tarifpolitik erfuhr eine grundsätzliche Aenderung, als durch das „Reichspostfinanzgesetz vom 18. März 1924“ die DRP aus dem Haushalt des Reiches herausgenommen und auf eigene Füße gestellt wurde. Wenn auch, entsprechend dem Charakter der DRP als öffentliche Anstalt, gemeinnützige, soziale und volkswirtschaftliche Aufgaben nicht vollkommen unberücksichtigt bleiben durften, so traten nun aber die betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkte bei der Tarifgestaltung in den Vordergrund. Dies hat sich bis heute noch nicht geändert. Wohl wurde am 1. 4. 34 das Reichspostfinanzgesetz, das den Anlaß zu der heutigen Tarifpolitik der DRP gab, aufgehoben, aber die neuen rechtlichen Grundlagen für die Finanzwirtschaft der DRP vom 6. 4. 34 lassen den Grundsatz des Reichspostfinanzgesetzes bestehen, wonach alle Ausgaben der DRP durch ihre Einnahmen zu decken sind. Die Folge der seit 1924 bestehenden finanziellen Verselbständigung der DRP ist, daß sie — wie jeder andere Unternehmer – ihre Selbstkosten zum Ausgangspunkt der Tarifpolitik in ihrem Kraftfahrverkehr machen muß.

Im Verkehrswesen gelten – sofern es sich nicht um Monopolbetriebe handelt — die allgemeinen Grundsätze der Preisbildung. Daher werden sich die Preise, die für Verkehrsleistungen gefordert werden, auch nur innerhalb der beiden Preisgrenzen bewegen können. Die Preisuntergrenze ist grundsätzlich durch die Selbstkosten, die Preisobergrenze durch die geldliche Leistungsfähigkeit des reisenden Publikums und durch den Wettbewerb anderer Kraftfahrunternehmungen bestimmt.

Steht nämlich eine Verkehrsunternehmung unter Wettbewerb, so ist eine Preiserhöhung deshalb ausgeschlossen, weil mit einer solchen Maßnahme eine Verkehrsabwanderung zu Unternehmungen, die die gleiche Verkehrsleistung billiger durchführen, einsetzen würde; denn wenn die Fahrpreise eines Verkehrsunternehmens höher sind als diejenigen eines Konkurrenzunternehmens, so wird das reisende Publikum ohne Rücksicht auf seine finanziellen Verhältnisse im allgemeinen die billigere Verkehrsleistung vorziehen. Aber selbst dann, wenn die Verkehrsunternehmung keinen Wettbewerb zu befürchten hat, ist eine Preissteigerung dadurch begrenzt, daß sich bei Preisen, die eine entsprechend günstige Rentabilität gewähren, Konkurrenz einzufinden pflegt. Das erhöhte Angebot wird den Unternehmer zwingen, seine Fahrpreise wieder herabzusetzen.

Diesen Tatsachen muß die DRP bei der Gestaltung der Tarife für ihren Kraftfahrlinienverkehr Rechnung tragen. Die Aufgabe der Angleichung der Tarife an die geldliche Leistungsfähigkeit der Reisenden und an die Fahrpreise ihrer Wettbewerber hat die DRP durch die besondere Art ihrer Tarifgestaltung gelöst. Die Tarife für den Kraftpostlinienverkehr sind nämlich so aufgebaut, daß sie den besonderen Verkehrsverhältnissen angepaßt werden können. Das RPM gibt nur Richtlinien und allgemeine Anweisungen für die Tarifpolitik im Kraftpostverkehr heraus, die endgültige Regelung bleibt jedoch den RPD überlassen. Der vom RPM festgesetzte Einheitssatz für den Kilometer kann von den RPD überschritten und unterschritten werden. Das RPM hat jedoch das Unterschreiten des festgesetzten Einheitssatzes nur bis zu einer gewissen Grenze gestattet. Dieser Mindestpreis für die Personenbeförderung mit Kraftposten im Linienverkehr beträgt 6 Pfg./km. Eine Senkung des Fahrgeldsatzes bis zu dieser Preisgrenze darf von den RPD nur dann vorgenommen werden, wenn es sich mit Rücksicht auf die Fahrpreise anderer Verkehrsunternehmungen als unbedingt notwendig und wirtschaftlich tragbar erweist. Diese sich an die

Betriebsverhältnisse anpassende Form der Tarifgestaltung wirkt sich auf den finanziellen Erfolg des Kraftpostverkehrs günstig aus, insbesondere auch deshalb, weil dadurch den Wettbewerbsverhältnissen Rechnung getragen werden kann. Diese Art der Tarifgestaltung ist dem starren Tarifsystem unbedingt vorzuziehen. Man kann diese Tarifpolitik der DRP als betriebswirtschaftlich gesund bezeichnen.

Die Festlegung eines Mindestpreises ist besonders deshalb angebracht, weil dadurch die DRP gleichzeitig den Beweis erbringt, daß sie im Kraftfahrlinienverkehr nur bis zu einer gewissen Grenze den Wettbewerb anderer Verkehrsunternehmungen bekämpft. Betriebswirtschaftlich ist es nämlich denkbar, daß eine Verkehrsunternehmung die Preisuntergrenze aus zweierlei Gründen unterschreitet: Sie kann mit dieser Maßnahme den Verkehr heben und dadurch den Anteil der fixen Kosten pro Leistungseinheit herabdrücken wollen; sie kann die Preisuntergrenze aber auch mit der Ueberlegung unterschreiten, ihre Wettbewerber damit zunächst auszuschalten.

Hat sie dieses Ziel schließlich erreicht, so kann sie dann durch eine Fahrpreiserhöhung versuchen, die Verluste, die sich durch das Unterschreiten der Preisuntergrenze ergeben haben, wieder auszugleichen und mit den erhöhten Fahrpreisen zu größerem Gewinn zu gelangen. Es ist klar, daß diese Maßnahmen sehr gefährlich und risikoreich sind. Da bei der DRP die festgelegte Mindestgrenze nicht unterschritten werden darf, kann eine solche Tarifpolitik im Kraftfahrlinienverkehr der DRP nicht in Frage kommen.

Es wäre auch nicht angängig, daß die DRP als öffentliches Unternehmen eine solche nicht unbedenkliche Tarifpolitik betreibt, weil es nicht ihre Aufgabe sein kann, sich mit solchen Mitteln schließlich eine Monopolstellung zu verschaffen. Auch im Kraftsonderpostverkehr bestehen für die Ausführung von Sonderfahrten vom RPM festgelegte Mindestsätze, die nicht unterschritten werden sollen.

Die Tarife sollen im Kraftsonderpostverkehr grundsätzlich so aufgestellt werden, daß die Fahrten unter Berücksichtigung sämtlicher Kosten einen angemessenen Ueberschuß abwerfen.

Die DRP bezw. die zuständigen RPD haben zu untersuchen, welche Fahrpreise innerhalb der beiden Preisgrenzen das günstigste Betriebsergebnis sowohl für den Linien- als auch für den Sonderfahrtenverkehr bringen. Es ist dabei nicht nur im Interesse der Allgemeinheit, sondern auch aus preispolitischen Gesichtspunkten heraus

zu verwerfen, wenn ein zu hoher Preis gefordert wird. Abgesehen von der Konkurrenzgefahr, die durch hohe Preise hervorgerufen wird, braucht ein hoher Preis nicht unbedingt auch eine hohe Rentabilität zur Folge zu haben; denn es kann bei einem zu hoch bemessenen Preis für die Verkehrsleistung der Verkehrsumfang zurückgehen, so daß der Gesamtgewinn trotz der höheren Gewinnspanne geringer sein wird. Der Fahrpreis muß so festgesetzt werden, daß das günstigste Betriebsergebnis erreicht und die größtmögliche Rentabilität erzielt wird.

Im Kraftpostverkehr ist der Entfernungstarif eingeführt, d. h. der Fahrpreis steigt mit der Zahl der geleisteten Kilometer. Seit 1931 besteht im Kraftpostlinienverkehr für längere Strecken ein Staffeltarif. Es ermäßigt sich mit wachsender Verkehrsleistung der Fahrgeldsatz für den Kilometer. Für die ersten 10 km wird der im RPD-Bezirk geltende normale Fahrgeldsatz erhoben, für die weiteren km wird in gewissen Abstufungen ein Nachlaß gewährt. Eine Abstufung des Fahrgeldsatzes nach verschiedenen Wagen oder nach der Art und Ausstattung der Wagen gibt es im Kraftpostlinienverkehr nicht. Im Kraftsonderpostverkehr richtet sich häufig die Tariffestsetzung danach, ob der Kraftwagen Holzsitze oder Polstersitze hat. –

In der Tarifpolitik des Kraftpostwesens gilt das Prinzip der Gleichmäßigkeit. Ist für eine Linie der Fahrgeldsatz festgelegt, so muß er gegenüber jedermann gleichmäßig angewendet werden. Ermäßigungen, die nicht unter den gleichen Bedingungen jedermann zustatten kommen, sind verboten. Das Prinzip der Gleichmäßigkeit gilt für den gesamten Kraftfahrlinienverkehr. Es wird vom Gesetzgeber ausdrücklich gefordert.*)

§ 19. Die regulären Fahrpreise.

1. Für die planmäßigen Fahrten.**)

a) Auf den ständigen Linien.

Die Fahrpreise ergeben sich durch Erhöhung oder Ermäßigung über bezw. unter den Einheitssatz von 10 Pfg./km. Während auf Linien mit besonders schwachem Verkehr bis zu 12 Pfg./km erhoben wird, kann in Gegenden mit lebhaften Verkehrsbeziehungen der Fahrpreis

*) §§ 17,14 Verordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen.
**) P IX 12 (29. Juni 1934)

auf 8 Pfg. km festgesetzt werden. Die DRP hatte die Absicht, infolge des starken Verkehrsrückganges den Fahrgeldsatz allgemein auf 5 Pfg. km herabzusetzen. Doch kam sie von diesem Gedanken wieder ab, weil sie glaubte, daß trotz der vielleicht einsetzenden Verkehrsbelebung diese schroffe Fahrpreissenkung einen weiteren Einnahmerückgang bewirken würde. Die RPD sind aber befugt, in besonderen Fällen den Fahrpreis mit Genehmigung des RPM bis auf 6 Pfg. km herabzusetzen.*) Der durchschnittliche Regelfahrgeldsatz auf den ständigen Linien beträgt 8 Pfg./km.

Ist ein Staffeltarif eingeführt, so gilt die folgende Tabelle als Richtlinie:

Staffeltarif im Kraftpostverkehr:

Regelfahrgeldsatz für 1 km	10 Pfg.	8 Pfg.	6 Pfg.
bis 10 km	10	8	6
bis 20 km	8	7	5,5
vom 21. km ab	7	6	5

b) Auf den Arbeiterlinien.

Einen besonderen Arbeitertarif gibt es nicht. Es mag dies seine Ursache darin haben, daß es nur wenige Arbeiterlinien gibt. Auf den bestehenden Arbeiterlinien werden Wochenkarten und Monatskarten ausgegeben. Die Höhe des Fahrgeldsatzes für eine Karte richtet sich nach den örtlichen Verhältnissen. Im allgemeinen beträgt der Fahrgeldsatz 3 Pfg./km. Bei längeren Strecken erfolgt eine Abstufung bis auf 2,5 Pf./km.**)

c) Auf den Sommerlinien.

Die Fahrpreise liegen teilweise über dem Einheitssatz von 10 Pfg./km. Die DRP geht dabei von dem Gedanken aus, daß die Fahrten auf den Sommerlinien vorwiegend Luxusfahrten darstellen und daß ein

*) P IX 12 (29. Juni 1934)

**) z. B. in Pirmasens bis

bis	3 km	3 Pfg.
	9 km	2,9 Pfg.
	10 km	2,8 Pfg.
	11 km	2,7 Pfg.
	12 km	2,6 Pfg.
über	12 km	2,5 Pfg.

erhöhter Fahrpreis deshalb auch gerechtfertigt ist. Da diese Fahrten vorwiegend dem Fremdenverkehr dienen, so trifft diese geldliche Mehrbelastung in besonderem Maße die Fremden, für die diese Erhöhung des Fahrgeldsatzes meist doch nicht sehr ins Gewicht fällt. Eine Erhöhung der Fahrpreise auf den Sommerlinien ist aber auch schon deshalb gerechtfertigt, weil die DRP auf Sommerlinien besondere Aufwendungen hat (erhöhten Personalbedarf usw.) und weil die auf diesen Linien verwendeten Kraftwagen im Winter teilweise unausgenutzt sind. Die auf den Sommerlinien erzielten Ueberschüsse verwendet die DRP zur Deckung von Verlusten auf ganzjährig betriebenen Linien.

Die Fahrpreise auf den Sommerlinien sind in den einzelnen RPD-Bezirken Bayerns verschieden. Im RPD-Bezirk München, wo sich ein Drittel des gesamten bayrischen Sommerlinienverkehrs abwickelt, liegen die Fahrpreise sämtlicher Sommerlinien unter dem Einheitssatz von 10 Pfg. km. Der durchschnittliche Fahrgeldsatz beträgt in diesem Verkehrsgebiet 8,5 Pfg./km. In anderen RPD-Bezirken (z. B. Augsburg, Bamberg, Würzburg) liegen die Fahrpreise z. T. unter dem Einheitssatz, z. T. betragen sie aber bis zu 12 Pfg./km. Der Durchschnitt der Fahrpreise auf den Sommerlinien entspricht in Bayern ungefähr dem vom RPM festgelegten Einheitssatz von 10 Pfg./km. Die Fahrpreise auf den Sommerlinien liegen somit im allgemeinen 2 Pfg. über dem durchschnittlichen Regelfahrgeldsatz, der auf den ständigen Linien in Bayern für ein Kilometer erhoben wird.

2. Für außerplanmäßige Fahrten.

a) Bedarfsfahrten.

Für Bedarfsfahrten gelten die gleichen Sätze wie für die planmäßigen Fahrten.

b) Sonderfahrten.

Das RPM hat für den Kraftsonderpostverkehr in Bayern bestimmte Tarifsätze festgelegt. Diese stellen jedoch nur Richtlinien für die endgültige Festlegung der Sonderfahrtstarife dar. Sie dienen den RPD nur als Grundlage für die besondere Tarifgestaltung in ihren Verkehrsgebieten. Nach diesen Richtlinien*) soll die Beförderungsgebühr für jeden zurückgelegten Wagen/km betragen:

*) P IX 2/2 (2. 4. 1931)

bei Kraftwagen mit	9–10	Sitzplätzen	60 Pfg.
	11–13	„	70 „
	14–17	„	80 „
	18–21	„	90 „
	22–25	„	100 „
	26–29	„	120 „
	30–39	„	130 „
	40–50	„	150 „
	40–50	(Holzsitzen)	120 „

Neben der Beförderungsgebühr soll noch eine Wartegebühr und – falls die Sonderfahrt länger als einen Tag dauert – eine Nachtgebühr erhoben werden. Diese beiden Gebühren werden heute in den meisten Fällen aber nicht mehr erhoben.

Weiterhin ist nach den Richtlinien der DRP für jeden Teilnehmer und für jeden Tag der Sonderfahrt für die Versicherung der Fahrtteilnehmer gegen Unfallgefahr innerhalb des Deutschen Reiches eine Versicherungsgebühr von 10 Pfg., bei Fahrten nach dem Auslande, die mehr als 30 km über die Reichsgrenze hinausgehen, eine Versicherungsgebühr von 20 Pfg. zu erheben.

Bei Sonderfahrten zu gemeinnützigen und kulturellen Zwecken kann eine Ermäßigung bis zu 50% des regulären Fahrgeldsatzes gewährt werden.

Die angeführten Beförderungsgebühren, können den örtlichen Verhältnissen entsprechend, über- oder unterschritten werden. So lagen z. B. die Fahrpreise für den Sonderfahrtenverkehr von München nach Oberammergau, der im Sommer 1934 wegen der Passionsspiele in Oberammergau sehr rege war, für den zurückgelegten W km bis 15 Pfg. über den vorgenannten Sätzen.

Im allgemeinen wird aber der Wettbewerb anderer Kraftfahrunternehmungen die RPD zwingen, ihre Tarife für den Kraftsonderpostverkehr so festzusetzen, daß sie unter den vom RPM aufgestellten Tarifsätzen liegen. Da die Sonderfahrtstarife den örtlichen Verhältnissen angepaßt und deshalb in den einzelnen RPD-Bezirken Bayerns verschieden sind, sollen die Sonderfahrtstarife der RPD München, in der der Sonderfahrtenverkehr am stärksten entwickelt ist, angeführt werden.

In diesem RPD-Bezirk galten im Sommer 1934 folgende Bestimmungen über die Fahrpreisberechnung bei Sonderfahrten:*) **)

---

*) Diese Bestimmungen galten nicht für den Sonderfahrtsverkehr München – Oberammergau.

**) P IX 2/2 (23. 4. 1934.)

Sonderfahrtentarife im RPD-Bezirk München für Sommer 1934.

Größe des Kraftpostwagens	Regelfahrgeldsatz je Wagenkilometer	Regelfahrgeldsatz je Personenkilometer
9–10 Sitzplätze	50 Pfg.	5 Pfg.
11–13 „	60 „	5 „
14–17 „	70 „	4,1 „
18–21 „	80 „	4 „
22–26 „	90 „	3,5 „
27–29 „	100 „	3,4 „
30–39 „	120 „	3 „
40–50 „	140 „	2,8 „

Diese Fahrpreise ermäßigen sich bei einer Gesamtfahrleistung von 100 bis zu 200 km um 20 Prozent des regulären Fahrgeldsatzes; beträgt die Gesamtfahrleistung über 200 km, so ermäßigt sich der Regelfahrgeldsatz um 30 Prozent.

Das Tarifschema für den Kraftsonderpostverkehr im Bereich der RPD München ergibt für das Jahr 1934 das folgende Bild:

Tarifschema für den Kraftsonderpostverkehr der RPD München für 1934:

Größe des Kraftpostwagens	Regelfahrgeldsatz je		Fahrgeldsatz bei einer Gesamtleistung bis zu 200 km (80 Prozent des Regelfahrgeldsatzes) je		Fahrgeldsatz bei einer Gesamtleistung über 200 km (70 Prozent des Regelfahrgeldsatzes) je	
	Wagen-km[1])	Personen-km[2])	Wagen-km[1])	Personen-km[2])	Wagen-km[1])	Personen-km[2])
Sitzplätze	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.	Pfg.
9–10	50	5,0	40	4,0	35	3,5
11–13	60	5,0	50	3,8	40	3,0
14–17	70	4,1	55	3,2	50	2,9
18–21	80	4,0	65	3,0	55	2,6
22–26	90	3,5	70	2,6	65	2,5
27–29	100	3,4	80	2,6	70	2,4
30–39	120	3,0	100	2,5	85	2,4
40–50	140	2,8	110	2,2	100	2,0

Zu diesen Beförderungsgebühren kommt noch die Versicherungsgebühr hinzu.

1) auf 5 Pfg. auf- bezw. abgerundet.
2) bei voller Wagenausnutzung.

Betrachtet man die Fahrgeldsätze in dem Tarifschema, so ist dabei festzustellen, daß der Fahrpreis für den zurückgelegten W km mit der zunehmenden Größe des Kraftpostwagens sich erhöht, während im gleichen Falle der Fahrpreis, auf den Personenkilometer bezogen, sinkt. Da der für den Kraftpostwagen festgesetzte Satz für den W km auch dann erhoben wird, wenn der Wagen nicht voll besetzt ist, so ergibt sich, daß der Fahrpreis im Kraftsonderpostverkehr von der Besetzung des Kraftwagens (Ausnutzungsgrad) abhängt.

§ 20. Ausnahmen von der regulären Fahrpreisbemessung.*)

1. Fahrpreisermäßigungen.

Im Kraftpostverkehr werden Fahrgeldermäßigungen gewährt

a) auf Zeitkarten (Monats- oder Wochenkarten),

b) auf Fünf- und Zehnfahrtenkarten,

c) auf Fünf- und Zehnfahrtenkarten für Jugendliche,

d) auf Rückfahrscheine.

Zu a): Fahrgeldermäßigungen auf Zeitkarten werden gewährt, wenn die Kraftpost durch denselben Reisenden auf der gleichen Strecke in einer Kalenderwoche mindestens 6 mal in beliebiger Richtung benutzt wird.

Die Höhe der Fahrgeldermäßigung richtet sich nach der Häufigkeit und Dauer der Benutzung einer Kraftpost sowie nach den örtlichen Verhältnissen. Sie wird von der RPD für jede Linie oder deren Teilstrecken besonders festgesetzt und soll höchstens 50 Prozent des Fahrgeldsatzes betragen, der bei Einzelbezahlung zu entrichten wäre. Auf Schülerkarten kann ausnahmsweise eine weitergehende Ermäßigung bis zu 60 Prozent zugestanden werden. Benutzen mehrere Kinder einer Familie die Kraftpost gleichzeitig regelmäßig zu Schülerfahrten, so kann die Fahrgeldermäßigung für das zweite und jedes weitere Kind auf 70 Prozent bemessen werden, wenn der Unterhaltspflichtige minderbemittelt ist. Bei der Berechnung der Fahrgeldermäßigung für Schülerkarten ist das Fahrgeld zu Grunde zu legen, das auf der Strecke von Erwachsenen zu zahlen ist. Der Fahrgeldsatz für Schülerzeitkarten darf jedoch in keinem Falle 3 Pfg. km übersteigen.

Zu b): Auf Fünf- und Zehnfahrtenkarten wird eine Ermäßigung von 20 Prozent auf den Regelfahrgeldsatz gewährt. Die Karten sind

---

*) P IX 12 (29. Juni 1934.)

unpersönlich und gelten zwei Monate vom Ausstellungstage ab. Sie können bei einer Fahrt auch von mehreren Angehörigen derselben Familie, desselben Hausstandes oder desselben Betriebes benutzt werden.

Zu c): Auf Fünf- und Zehnfahrtenkarten für Jugendliche werden 50 Prozent Fahrgeldermäßigung gewährt. Diese Karten werden auf den Namen der Benutzenden ausgestellt und sind demnach nicht übertragbar. Sie gelten zwei Monate vom Ausstellungstage ab. Benutzungsberechtigt sind Schüler und Schülerinnen, wenn sie die Karten zum Besuch öffentlicher Schulen, Hochschulen, Berufs- und Fachschulen oder behördlich genehmigter Privatlehranstalten benutzen.

Die gleiche Vergünstigung kann auch Personen unter 22 Jahren gewährt werden, wenn dieselben zu ihrer Ausbildung in Schulfächern oder in Gegenständen der allgemeinen Bildung Privatunterricht nehmen oder wenn sie Lehrgänge für Haushalts- und Handarbeiten besuchen.

Dasselbe gilt für die vorgenannten Personen und für Lehrlinge, die sich in beruflicher Ausbildung befinden, wenn sie am Schulort oder am Ort der Werkstätte wohnen und die Kraftposten zum Besuch des Elternhauses benutzen.

Bei der Bestellung der Fünf- und Zehnfahrtenkarten für Jugendliche ist ein Ausweis vorzulegen, in dem der Leiter der Anstalt oder der Privatlehrer bestätigt hat, daß der Schüler während des genau angegebenen Zeitraums den Unterricht besucht,

daß er sich nicht in selbständiger Lebensstellung befindet,

daß er am Schulorte nicht in Arbeit steht und daß er an einzelnen Tagen das Elternhaus besuchen will.

Bei Lehrlingen ist neben der Bestätigung des Lehrherrn über den Besuch des Elternhauses der Lehrvertrag vorzulegen.

Zu d): Die Ausgabe von Rückfahrscheinen wird nur in solchen Fällen vorgenommen, wo dafür ein dringendes Bedürfnis vorhanden ist. Auf diese Fahrscheine kann eine Fahrgeldermäßigung bis zu $16^2/_3$ Prozent gewährt werden. Die Gültigkeitsdauer darf vier Tage nicht überschreiten.

Rückfahrscheine können auch für bestimmte Tage, z. B. für Sonntage oder einzelne Werktage ausgegeben werden, besonders dann, wenn dadurch an diesen Tagen eine bessere Ausnutzung des Wagenparkes ermöglicht wird.

Wenn die Gültigkeitsdauer der Sonntagsrückfahrkarten der Reichsbahn anläßlich der hohen Festtage Weihnachten, Ostern und Pfingsten

verlängert wird, gilt die gleiche Vergünstigung auch für Kraftpost-rückfahrscheine.

Eine Ermäßigung des Regelfahrgeldsatzes wird weiterhin von der DRP gewährt bei der Beförderung von Kindern vom 4.—10. Lebensjahre und bei der Beförderung von Blinden, die nachweisen, daß sie einen Beruf ausüben und hierzu die Kraftpost benutzen müssen. Die Fahrpreisermäßigung beträgt in beiden Fällen 50 Prozent.

2. Unentgeltliche Beförderung.

Es werden unentgeltlich mit der Kraftpost befördert:

a) Mitglieder und stellvertretende Mitglieder des Verwaltungsrates der DRP, wenn sie einen vom RPM ausgestellten Fahrtausweis vorlegen;

b) Zusteller, Aushilfen, Vertreter von Postagenten usw., die mit den Kraftposten zur vorübergehenden Wahrnehmung von Dienstleistungen nach einem anderen Ort fahren.

Unentgeltlich befördert werden auch Postbedienstete zur Ausführung von Dienstleistungen im Bahnhofs-, Postbeförderungs- und Zustelldienst an entfernteren Stellen im Ortsbereich einer Postanstalt;

c) Mitglieder des Deutschen Reichstages;

d) Zollbeamte, sofern sie eine Zollprüfung während der Fahrt vornehmen;

e) technische Straßenaufsichtsbeamte, wenn es sich um Reisen zur Besichtigung des Zustandes der von Kraftposten befahrenen Straßen handelt;

f) Landjäger. Sie haben aber nur dann Anspruch auf freie Beförderung, wenn es sich um außergewöhnliche Begleitungen handelt, die von der DRP zum Schutze des Versandes auf unsicheren Geländestrecken angefordert werden. Es kann ihnen auch zu dem Zwecke freie Fahrt gewährt werden, daß sie die DRP bei ihren Bemühungen zur Abwehr schädigenden Wettbewerbs nnd zur Aufrechterhaltung der Fahrordnung auf den von Kraftposten benutzten Straßen unterstützen;

g) Begleiter von Schwerkriegsbeschädigten, die infolge dauernder Schädigung ihrer Gesundheit bei ihren Reisen immer begleitet werden müssen. Diese Vergünstigung erstreckt sich auch auf die

Rückfahrt des Begleiters nach Unterbringung des Schwerkriegsbeschädigten und auf die spätere Hinfahrt zum Unterbringungsort, um ihn wieder abzuholen.

h) Kinder bis zum vollendeten vierten Lebensjahre, sofern kein besonderer Platz für sie beansprucht wird.

§ 21. Die Gebühren für das Reisegepäck.

Für die Festsetzung der Reisegepäckgebühren sind die örtlichen Verhältnisse maßgebend. Auf kurzen Linien wird die Gebühr im allgemeinen nicht höher festgesetzt als das Fahrgeld. Auf Stecken, die vorzugsweise dem Ausflugsverkehr dienen, besonders auf den Linien, die teuere Kurorte berühren, werden die Gebühren für die Beförderung des Reisegepäcks den Teuerungsverhältnissen angepaßt. Die genaue Festsetzung der Reisegepäckgebühren erfolgt durch die verschiedenen RPD. Bei der Festsetzung der Gebühren erfolgte eine Abstufung der Beförderungspreise nach dem Gewicht des Reisegepäcks und der Entfernung. — Im allgemeinen beträgt in Bayern die Gebühr für die Beförderung des Reisegepäcks bei einer Entfernung

	bis zu 10 km	über 10 km
bis 10 kg	20 Pfg.	40 Pfg.
von 11—20 kg . .	40 Pfg.	80 Pfg.
von 21—50 kg . .	80 Pfg.	160 Pfg.
von 50—100 kg . .	160 Pfg.	320 Pfg.

Kleine Gegenstände, die ohne Belästigung der Reisenden im Personenraum untergebracht werden, sind gebührenfrei.

VII. Abschnitt:

Der finanzielle Erfolg des Kraftpostverkehrs.

§ 22. Die Aufwendungen.

Im Jahre 1992/30 betrugen die Kosten pro Wagenkilometer noch 74 Pfg. Nach den Angaben der Abwicklungsstelle des RPM VI konnten die Ausgaben in den letzten Jahren gesenkt werden. Sie sollen heute durchschnittlich 70 Pfg. pro W/km betragen.

1. Die fixen Kosten.

In der Selbstkostenberechnung eines jeden Unternehmens werden zwei große Gruppen von Kosten unterschieden: die fixen und die variablen Kosten.

Im Kraftpostverkehr umfassen die fixen Kosten alle jene Kosten, die, unabhängig vom Verkehrsumfang, bei einem bestimmten Betriebsumfang jährlich in gleicher Höhe anfallen. Größe und Umfang des Verkehrs üben in diesen Grenzen der Betriebsgröße auf diese Kostenhöhe keinen Einfluß aus. Wächst der Kraftpostverkehr auf einer Linie so stark an, daß der Bau einer neuen Kraftwagenhalle notwendig wird, dann muß man sich entscheiden, die fixen Kosten zu erhöhen (vermehrtes Betriebspersonal, höhere Ausgaben für Licht, Heizung und Wasser usw.). Sind die Kosten für einen neuen und höheren Betriebsumfang zugelassen, so bleiben sie wieder längere Zeit hindurch gleich hoch. Bei steigendem Verkehrsumfang sinkt der Anteil der fixen Kosten, der auf den zurückgelegten Wagenkilometer entfällt. Zu diesen fixen Kosten rechnet die Reichspost die Kosten für das technische Personal, die Tilgung und Verzinsung des Kapitals für die Anschaffung des Kraftpostparks, der Gebäude und Grundstücke, die Kosten für gemietete Räume und für Beleuchtung, Heizung und Wasser und sonstige weniger bedeutende fixe Kosten.

Die fixen Kosten sollen nun eingehend betrachtet werden, wobei z. T. die Ausgaben von 1929 herangezogen werden, da neuere Daten

nicht zur Verfügung gestellt wurden. Die Kosten des Rechnungsjahres 1929/30 ergeben aber immerhin einen Ueberblick über den Anteil der einzelnen Kostenarten an den Gesamtkosten, der sich im großen und ganzen in den nachfolgenden Jahren nicht wesentlich geändert haben kann.

a) Die Kosten für das technische Personal.

Außer dem technischen Beamtenpersonal, das in den Verkehrsämtern und in den Haupt- und Nebenwerkstätten beschäftigt ist, gehören hierher das in den Kraftpostwerkstätten nur für den Werkstattdienst verwendete Personal und die Kraftfahrzeugführer. Für jeden Kraftomnibus hält die DRP einen Kraftwagenführer und einen Ablöser. Ein Kraftwagenführer bekommt heute wöchentlich durchschnittlich 45.– Mark, außerdem erhält er durchschnittlich monatlich noch etwa 50.– Mark als Abwesenheitsgeld.*)

Im Sommer beschäftigt die DRP in ihrem Kraftfahrverkehr mehr Personal als in den Wintermonaten. Die Erhöhung des Personalbedarfs ist im Sommer durch den Sommerlinienverkehr und durch den erhöhten Sonderfahrtenverkehr bedingt. Während der Sommerzeit stellt die DRP Hilfskraftfahrer ein, die sie im Herbst wieder entlassen muß, weil es dann an der entsprechenden Beschäftigungsmöglichkeit für diese Hilfskräfte fehlt.

Wollte man bei der Kostenberechnung genau verfahren, so dürfte man zu den fixen Kosten nur die Kosten des Stammpersonals, also des Personals, das ganzjährig im Kraftpostbetrieb beschäftigt ist, hinzurechnen; die Ausgaben für die Hilfskräfte würden den variablen Kosten hinzuzuzählen sein. Die DRP macht aber diese Unterscheidung nicht, sie zählt vielmehr alle in ihrem Kraftpostverkehr anfallenden Kosten für das technische Personal den fixen Kosten zu. Diese Personalkosten betrugen 1929 2414451.– Mark. Auf die Gesamtausgaben dieses Rechnungsjahres bezogen, macht dieser Posten 27,9 Prozent aus.

Mit den Kosten für das technische Personal hängen eng zusammen die Kosten für Dienst- und Schutzkleidung. Dieser Posten ist nicht bedeutend, er wird nur der Vollständigkeit halber angeführt. Sein Anteil an den Gesamtausgaben des Jahres 1929 betrug 1 Prozent.

---

*) Nach Angaben des RPM, Abt. München.

b) Die Abschreibungen.

A. Für den Kraftwagenpark und die Anhänger.

Der nächstwichtigste Posten unter den fixen Kosten sind die Abschreibungen des Kraftwagenparkes und der Anhänger, die 1929 16,3 Prozent der gesamten Ausgaben ausmachten.

Eine Abschreibung auf diese Anlagewerte ist deshalb erforderlich, weil diese bei der Benutzung eine qualitative Werteinbuße erleiden. Die Abschreibung kann nach verschiedenen Gesichtspunkten vorgenommen werden. Die beiden am meisten angewandten Abschreibungsarten sind die Abschreibung nach der Lebensdauer und nach der Beanspruchung.

Die DRP wendet diese **beiden** Arten der Abschreibung an.*)

Die DRP legt für die Abschreibung ihres Wagenparkes bestimmte Abschreibungssätze fest. Die Höhe dieser Sätze wird auf Grund der vermutlichen Lebensdauer der Kraftwagen und der Anhänger festgesetzt. Die DRP teilt zu diesem Zwecke ihre Kraftpostomnibusse in zwei Gruppen ein. Die eine Gruppe wird gebildet von Kraftpostomnibussen mit 17 und mehr Sitzplätzen. Für diese Gruppe muß die Abschreibung längstens in 10 Jahren beendet sein. Der Abschreibungssatz beträgt demnach 10 Prozent. In die andere Gruppe gehören alle jene Kraftpostomnibusse, die weniger als 17 Sitzplätze haben (Leichtkraftomnibusse). Für sie wird eine sechsjährige Lebensdauer zu Grunde gelegt. Der Abschreibungssatz erhöht sich hier auf 17 Prozent. Die Abschreibung für Anhänger muß nach längstens acht Jahren beendigt sein; der Abschreibungssatz beträgt demnach 12,5 Prozent. Die DRP nimmt für ihre Kraftpostomnibusse und Anhänger eine äußerste Gesamtleistungsfähigkeit an W/km an. Sie unterscheidet auch hier — wie bei der Abschätzung der Lebensdauer — Kraftomnibusse, Leichtkraftomnibusse und Anhänger. Unter Zugrundelegung der vermutlichen Lebensdauer

---

*) Durch die Kombination der beiden Abschreibungsmethoden entsteht insofern eine Ungenauigkeit, als die Abschreibungskosten sowohl fixe als auch variable Kosten sein können. Grundsätzlich sind die Abschreibungskosten bei der Abschreibung nach der Lebensdauer fix, bei der Abschreibung nach der Beanspruchung variabel. Dennoch werden in dieser Arbeit die Abschreibungskosten unter die fixen Kosten eingereiht, weil der Abschreibung nach der Lebensdauer die größere praktischere Bedeutung zukommt; denn auf Grund der Abschreibung nach der Lebensdauer müssen jährlich Mindestabschreibungskosten in gleicher Höhe anfallen. Dagegen kommt die Abschreibung nach der Beanspruchung nur dann in Frage, wenn die für einen Kraftpostomnibus festgesetzte jährliche Fahrleistung überschritten wird. Die Abschreibung nach der Beanspruchung richtet sich demnach nur bedingt nach dem Verkehrsumfang.

ergibt sich durch die Division der geschätzten Lebensdauer in die Gesamtleistungsfähigkeit der Kraftpostomnibusse und Anhänger rechnungsmäßig die jährliche Fahrleistung. Bis zu dieser jährlichen Fahrleistung entspricht demnach der Abschreibungssatz den vorgenannten Sätzen; denn selbst wenn ein Omnibus oder Anhänger die festgelegte Jahresleistung nicht erreicht, darf der Abschreibungssatz dennoch nicht niedriger angesetzt werden, weil ja sonst die Abschreibung nicht in der festgesetzten Zeit beendigt wäre. Uebersteigen jedoch die von Kraftomnibussen oder von Anhängern zurückgelegten W/km die festgesetzte Jahresleistung, so muß ein höherer Abschreibungssatz genommen werden, da die größere Kilometerleistung auch eine stärkere Abnutzung bedingt. Die Erhöhung der Abschreibungssätze richtet sich nach dem Grade der Mehrbeanspruchung. Für je 1200 km, die von Kraftpostomnibussen mit 17 und mehr Sitzplätzen über die normale jährliche Fahrleistung zurückgelegt werden, erhöht sich der Satz jeweils um ½ Prozent. Bei Leichtkraftomnibussen tritt diese Erhöhung schon bei einer Mehrleistung von 750 km, bei Anhängern bei einer Mehrleistung von 900 km ein.

In der nachfolgenden Tabelle sollen nun die Abschreibungssätze zusammengefaßt dargestellt werden:

Abschreibungstabelle für den Kraftpostverkehr.

	Aeußerste Gesamtleistung in km	Vermutliche Lebensdauer Jahre	Jährl. Gesamtleistg. unter Zugrundelegung der gesch. Lebensdauer	Abschreibungssatz		Mehrbeanspruchung als unter d	
				bei Jahresleistung von km	%	je km	je %
a	b	c	d	e	f	g	h
Kraftpostomnibusse mit 17 und mehr Sitzplätzen	240 000	10	24 000	24 000	10	1200	½
Kraftpostomnibusse mit weniger als 17 Sitzplätzen	150 000	6	25 000	25 000	17	750	½
Anhänger	180 000	8	22 500	22 500	12,5	900	½

Die Kombination von voraussichtlicher Lebensdauer und dem Grade der Beanspruchung wird aus folgendem einfachen Beispiel offensichtlich.

Ein Kraftpostomnibus mit über 17 Sitzplätzen hat im Laufe des Jahres rund 36000 km zurückgelegt. Für die Höhe des Abschreibungssatzes ergeben sich folgende Ueberlegungen:*)

Bei normaler jährlicher Fahrleistung von 24000 km (d)	10 % (f)
entsprechend der 10jährigen Lebensdauer (c)	
für je 1200 km (g) der Mehrbeanspruchung . . . . = 0,5 % (h)	
für 12000 km Mehrbeanspruchung . . . . = 0,5 % x 10 . . .	5 %
Abschreibungssatz	15 %

von den Anschaffungskosten.

Die Abschreibung erfolgt von dem für die Kraftpostomnibusse und Anhänger aufgewendeten Geldwert, der durch die Abschreibung wieder hereingebracht werden soll. Die DRP pflegt also die Abschreibung vom Anschaffungswert vorzunehmen. –

Es wird darüber gestritten, ob die Abschreibungssätze der DRP nicht zu niedrig seien. Dabei geht man von den normalen Abschreibungssätzen, die durch die normale jährliche Kilometerleistung gegeben sind, aus und verweist auf Abschreibungssätze privater Kraftfahrunternehmungen, die ihre Kraftwagen innerhalb 5, 4, ja sogar z. T. innerhalb 3 Jahren vollständig abschreiben. Das sind Abschreibungssätze von 20, 25 und 33 Prozent.

Es wird aber bei diesem Einwand ein wesentlicher Gesichtspunkt übersehen: In Bayern wie auch im übrigen Gebiet der DRP wird jeder Kraftpostomnibus alle 2–3 Jahre aus dem Betriebe herausgenommen und zur Hauptinstandsetzung in die Hauptwerkstätte in Bamberg eingeliefert; denn nach einer bestimmten Zeit weist jedes sich im Betrieb befindliche Kraftfahrzeug Mängel auf, die durch die dauernde Beanspruchung entstanden sind. Eine solche Hauptinstandsetzung erfolgt nun aber bei privaten Kraftverkehrsunternehmungen meistens nicht oder doch wenigstens nicht in regelmäßigen Zeiträumen. Es ist klar, daß bei Vermögenswerten, die durch die Reparatur auf ihren Neuwert gebracht werden oder bis zu einem gewissen Grade ihren Neuwert wieder erreichen, die Abschreibungssätze niedriger angesetzt werden können, weil

*) Die folgenden in Klammern gesetzten Buchstaben weisen auf die entsprechenden Spalten der Abschreibtabelle hin.

diese Ausbesserungen eine erhöhte Lebensdauer bewirken. Wenn also buchhalterisch die Anlagewerte um die rechnungsmäßige Größe der Generalausbesserungen höher ausgewiesen werden, so ist doch dabei zu bedenken, daß diese Ausbesserungsarbeiten die Gesamtsumme der Ausgaben erhöhen und sich somit ertragsmindernd auswirken. Der Vorwurf, der von Seiten privater Kraftfahrunternehmer der Post gemacht wird, daß sie ihre Abschreibungssätze deshalb so niedrig halte, um so zu einer besseren Rentabilität zu gelangen, besteht nicht zu Recht.

Da die Abschreibungsquoten den gesamten Wertverzehr an Kraftpostomnibussen und anderen Anhängern darstellen sollen, muß die DRP bei der Zusammenstellung ihrer Selbstkosten außer den auf Grund der Abschreibungssätze ermittelten Abschreibungsquoten auch die Kosten, die durch die Generalausbesserungen ihres Wagenparks anfallen, berücksichtigen. Die DRP tut dies auch, indem sie bei ihren Kosten die reinen Abschreibungskosten und die Instandhaltungskosten unterscheidet. Letztere sind aber variabel und sind daher an anderer Stelle zu untersuchen.

Eine andere Frage ist es natürlich, ob es zweckmäßig ist, die Abschreibungssätze in der von der DRP festgelegten Höhe anzusetzen. Selbst wenn dabei die Tatsache der Generalausbesserung des Kraftwagenparks der DRP berücksichtigt wird, erscheint die Annahme einer 10jährigen Lebensdauer für die Mehrzahl der Kraftpostomnibusse optimistisch. Nicht etwa, als ob die Wagen dieses Jahrzehnt nicht überdauern könnten. Für die Festlegung der vermutlichen Lebensdauer muß aber die wirtschaftliche Lebensdauer, nicht die technische, ausschlaggebend sein. Wenn der Gesetzgeber für die Aktiengesellschaften im § 261 HGB ausdrücklich die Abschreibung nach der wirtschaftlichen Lebensdauer verlangt, so hat dies seine Berechtigung und die DRP sollte, auch wenn sie durch das Gesetz nicht dazu gezwungen wird, aus eigenem Interesse diese Vorschriften befolgen. Denn bei dem heute so hochentwickelten Stand der Technik muß doch mit der Möglichkeit gerechnet werden, daß ein Kraftwagentyp, der von einer Automobilfabrik neu herausgebracht wird und der an Bequemlichkeit und an Wirtschaftlichkeit die bisherigen sich noch im Verkehr befindlichen Wagentypen übertrifft, den Kraftwagenpark der DRP veralten läßt und seine Entwertung herbeiführt. Die DRP müßte in einem solchen Falle prüfen, ob es empfehlenswert ist, die veralteten Kraftpostwagen noch längere Zeit im Betrieb zu lassen und auf die Vorzüge des

neuen Wagens zu verzichten, oder ob sie ihren veralteten Kraftwagenpark nach und nach abstoßen soll. Entschließt sie sich dazu – und Wettbewerbsgründe werden sie schließlich doch dazu zwingen – so bedeutet dies, daß sie nun plötzlich außerordentlich hohe Abschreibungssätze festsetzen muß. Dies hat sowohl in der Selbstkostenrechnung als auch in Buchhaltung und Bilanz unliebsame Folgen. In der Selbstkostenrechnung erhöhen sich nun plötzlich die Kosten für die Abschreibung und die gesamte Kalkulation und Tarifgestaltung der DRP muß evtl. eine Umstellung erfahren. In der Buchhaltung ergeben die erhöhten Abschreibungsquoten im V.- und G.-Konto auch erhöhte Aufwendungen, wodurch auch die Rentabilität plötzlich stark herabgedrückt wird. Eine Abschreibungspolitik, die dem technischen Fortschritt Rechnung trägt, die also nicht die technische, sondern die wirtschaftliche Lebensdauer der Kraftpostomnibusse und der Anhänger berücksichtigt, wird die DRP vor derartigen Maßnahmen bewahren und durch eine gleichmäßige jährliche Belastung des V.- und G.-Kontos sich auch günstig auf Buchhaltung und Bilanz auswirken.

B. Für die festen Anlagen.

Die Abschreibungen für die festen Anlagen sind unbedeutend. Sie machen nur einen ganz geringen Prozentsatz der Gesamtausgaben aus. Im Jahre 1929 betrugen die Kosten der Abschreibung für Gebäude und Grundstücke (einschl. der Kosten für gemietete Räume) 180 675.– Mark, die Kosten für die Abschreibung der Tankanlagen nur 17759.– Mark. Auf die Gesamtkosten dieses Jahres bezogen, machen die Abschreibungen für die festen Anlagen 2 Prozent aus. Diese Kosten sind deshalb so gering, weil die an der Einrichtung einer Kraftpostlinie interessierten Gemeinden die erforderlichen Wagenhallen der DRP meistens unentgeltlich zur Verfügung stellen. Da sich die DRP in den letzten Jahren oftmals dazu entschlossen hat, ihre Wagenhallen und Unterkunftsräume selbst zu errichten oder zu mieten, so werden sich inzwischen diese Kosten, wenn auch nur unwesentlich, erhöht haben.

c) Die Verzinsung des Anlagekapitals.

Auffallend ist bei der Selbstkostenberechnung der DRP für ihren Kraftfahrverkehr, daß sie für die Verzinsung des Anlagekapitals für manche Jahre nur ganz geringe Zinssätze in Anrechnung bringt, in anderen Jahren diesen Kostenfaktor sogar gänzlich unberücksichtigt läßt.

Eine Nachprüfung auf Grund des hierfür notwendigen Materials konnte nur bis zum Rechnungsjahr 1929/30 stattfinden. Im Rechnungsjahr 1927/28 wurde dieser Posten bei der Zusammenstellung der gesamten Selbstkosten zum letzten Male ausgewiesen. Doch wurde er auch hier nicht gesondert angegeben, sondern mit den Abschreibungsbeträgen in einer Summe zusammengezogen. Für Abschreibung und Verzinsung wurde in diesem Rechnungsjahre ein Betrag von 1464222.– Mark*) angegeben. Bezieht man diese Summe auf das ganze Anlagekapital dieses Jahres von 12672175.– Mark, so ergibt sich, daß die Abschreibung und Verzinsung 11,56 Prozent der gesamten Anlagewerte beträgt.

Es soll nun versucht werden, wie groß der Anteil der Verzinsung an den für den Wagenpark angefallenen gesamten Abschreibungs- und Verzinsungskosten von 1184803.– Mark*) war.

In diesem Jahre bestanden in Bayern 446 Schweromnibusse, 164 Leichtkraftomnibusse und 132 Anhänger. Da die Abschreibungssätze für diese drei Gruppen verschieden hoch sind, müssen diese Zahlen für die Ermittlung des für den gesamten Wagenpark der DRP in Bayern geltenden Abschreibungssatzes die Grundlage bilden. Es ergibt sich nun folgendes:

Gesamtzahl der Omnibusse und Anhänger: . . . 742;
davon beträgt der Anteil der

Schweromnibusse . . .	60 %
Leichtomnibusse	22 %
Anhänger	18 %

Der durchschnittliche Abschreibungssatz beträgt demnach:

$$(60 \times 10\,\% + 22 \times 17\,\% + 18 \times 12{,}5\,\%) : 100 = 11{,}99\%$$

Die Kraftpostomnibusse und Anhänger machten in diesem Jahre drei Viertel**) des gesamten Anlagevermögens aus. Bezieht man nun den abgeschriebenen und verzinsten Betrag für den Kraftwagenpark von 1184803.– Mark auf den um ein Viertel verminderten

*) Abschreibung und Verzinsung

des Kraftwagenparks	1184803.– Mark
der Gebäude und Grundstücke .	229162.– Mark
der Tankanlagen	46640.– Mark
Einrichtungsgegenstände . . .	3617.– Mark
	1464222.– Mark

**) Die Daten sind der Wirtschaftlichkeitsrechnung des Kraftpostverkehrs vom Jahre 1927/28 entnommen.

Teil des Anlagevermögens dieses Jahres (12,688 Mill. ./. 3,172 Mill. = 9,516 Mill.), so ergibt dies einen Prozentsatz von 12,44 %. Nach Abzug des Abschreibungssatzes von 11,99 % verbleiben für die Verzinsung des im Wagenpark investierten Kapitals günstigenfalls*) noch 0,45 %, die die DRP bei ihrer Selbstkostenberechnung damals einkalkulierte.

In den beiden nächsten Rechnungsjahren berücksichtigt die DRP diesen Posten überhaupt nicht mehr. Inwieweit die Verzinsung in den letzten Rechnungsjahren berücksichtigt wurde, konnte nicht untersucht werden, da die erforderlichen Unterlagen nicht zur Verfügung standen. Auf Grund einer Verfügung**), daß bei der Berechnung der Betriebskilometerkosten für die Anlagewerte künftig statt des vorgesehenen Satzes von mindestens 8 Prozent ein Satz von mindestens 6 Prozent anzuwenden ist, darf aber angenommen werden, daß die DRP in den letzten Rechnungsjahren die Kosten für die Verzinsung ihres Anlagekapitals in ihrer Selbstkostenberechnung wieder berücksichtigt hat.

d) Die Beleuchtungs-, Heizungs- und Wasserkosten.

Die Beleuchtungs-, Heizungs- und Wasserkosten für Wagenhallen, Werkstätten und Nebenräume sind nur unbedeutend. Sie betrugen 1929 ein Prozent von den Gesamtausgaben. Z. T. werden sie von den Gemeinden getragen (siehe Seite 26!)

e) Sonstige fixe Kosten.

An sonstigen fixen Kosten sind noch die Kosten für die Unfallversicherungsbeträge an die Thuringia-Gesellschaft in Erfurt und die Werbungskosten zu erwähnen.

Die Werbungskosten***) müssen deshalb den fixen Kosten zugerechnet werden, weil sie in ihrer Gesamthöhe durch den Verkehrsumfang *nicht* beeinflußt werden, und weil bei steigender Verkehrsleistung die Kosten für die Einheit, d. h. für den zurückgelegten Wagenkilometer, sinken. Sie sind also — wie alle fixen Kosten — degressiv.

*) Da bei der Ermittlung des durchschnittlichen Abschreibungssatzes (11,99 Prozent) für die angeführten Abschreibungssätze nur die Lebensdauer zu Grunde gelegt ist, ergibt sich, daß der für den gesamten Kraftpostverkehr geltende Abschreibungssatz von 11,99 Prozent ein Mindestabschreibungssatz ist.

**) P IX 2/2 Verfügung vom 18. 6. 34.

***) Hellauer, Kalkulation, S. 73.

Da diese Kosten mit noch anderen weniger bedeutenden in einer Summe zusammengefaßt sind, ist ihr Anteil an den Gesamtausgaben nicht zu bestimmen. Er ist aber von nur geringer Bedeutung, weil ja der ganze Posten „Sonstige Kosten" nur etwa 2 Prozent der Gesamtausgaben beträgt.

2. Die variablen Kosten.

Unter den variablen Kosten versteht man jene, die von der Verkehrsleistung abhängig sind und sich in ihrer Höhe mit dem Verkehrsumfang verändern.

a) Die Kosten für die Betriebsstoffe.

Einen Hauptbestandteil der Gruppe der variablen Kosten bilden die Kosten für die Betriebsstoffe. Dabei unterscheidet die DRP die Kosten für den flüssigen Brennstoff und die Kosten für Oele und Fette. Die DRP rechnet mit einem Benzinverbrauch von 300 g und mit einem Oel- und Fettverbrauch von 30 g pro Kilometer. Die Ausgaben für Betriebsstoffe machten 1929 14,5 Prozent der Gesamtausgaben aus.

b) Die Kosten für die Bereifung.

Für die Bereifung eines Kraftwagens rechnet die DRP 6 Riesenluftreifen, für die sie eine Fahrleistung von 30 000 km annimmt. Der Anteil dieser Kosten an den Gesamtkosten belief sich 1929 auf 8,7 Prozent.

c) Die Kosten für Instandhaltung des Wagenparkes.

Von besonderer Bedeutung sind in der Gruppe der variablen Kosten diejenigen Kosten, die für die Instandhaltung des Wagenparkes aufgewendet werden. Bei den Kosten für die Abschreibung auf die Kraftpostomnibusse und die Anhänger wurde schon darauf hingewiesen, daß die Instandhaltungskosten die niedrigen Abschreibungssätze der DRP für ihren Kraftwagenpark rechtfertigen, daß sie aber in der Selbstkostenberechnung unbedingt zu berücksichtigen sind. 1929 wurden für diese Kosten 1 476 490,– Mark aufgewandt, das bedeutet einen Anteil dieser Kosten an den Gesamtkosten von 17 Prozent. Hier wäre der DRP die Möglichkeit einer weiteren Kostensenkung durch die Typisierung ihres Wagenparkes gegeben. In dieser Hinsicht ist aber die öffentliche

Kraftfahrunternehmung gegenüber der privaten im Nachteil. Während der Privatunternehmer für den Bezug seiner Kraftomnibusse freie Hand hat und sich auf eine bestimmte Firma festlegen kann, darf dies die DRP als größtes Kraftfahrunternehmen des Reiches aus volkswirtschaftlichen Gründen nicht tun. Als öffentliche Kraftverkehrsunternehmung darf sie die Aufträge für die Lieferung ihrer Kraftomnibusse nicht nur einer einzigen Firma übertragen, sie ist vielmehr gezwungen, mehr oder weniger alle großen Firmen zu berücksichtigen. Es macht sich aber auch bei der DRP das Bestreben geltend, den Bezug auf eine bestimmte Anzahl von Firmen zu beschränken. Vier Automobilfirmen kommen für die DRP heute hauptsächlich noch in Betracht: Mercedes-Benz, MAN, Daimler und Daag.

Gerade bei den Instandsetzungsarbeiten zeigen sich die Vorteile der Typisierung. Dadurch, daß sämtliche Ersatzteile in der gleichen Art und Weise hergestellt werden, kann man von einer Vertretbarkeit der Ersatzteile sprechen. Die Festlegung auf diese vier Wagentypen ermöglicht bei der Reparatur eine direkte Auswechslung schadhafter Bestandteile des Kraftwagens und erleichtert und verbilligt die Ausbesserungsarbeiten. Auch kann der Wagen mit wesentlich geringerem Zeitverlust, als dies ohne eine Typisierung der Fall wäre, in den Betrieb zurückgeführt werden.

Das Ideal wäre für die DRP die Festlegung auf einen bestimmten Wagentyp. Dann könnten auch die Instandsetzungskosten noch weiter gesenkt werden.

d) Die Kraftfahrzeugsteuer.

Den variablen Kosten zuzuzählen sind auch die Kosten für die Kraftfahrzeugsteuer, da diese ebenfalls vom Verkehrsumfang abhängig sind; denn ein starker Verkehr verlangt notwendig den Betrieb einer größeren Anzahl von Omnibussen als ein schwacher Verkehr. Besonders deutlich beweist dies die Tatsache, daß die DRP in verkehrsschwächeren Monaten von der Möglichkeit der Abmeldung eines Teils ihrer Kraftfahrzeuge zum Zwecke der Kostenersparnis an Kraftfahrzeugsteuer Gebrauch macht.

Die Kraftfahrzeugsteuer stellt einen weiteren größeren Ausgabeposten dar. Nach den ab 1. 4. 1933 geltenden Bestimmungen gilt für den Steuertarif für Kraftomnibusse folgendes: Nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz (§ 4 Nr. 3) wird die Kraftfahrzeugsteuer nicht

nach der Leistung, sondern nach dem Gewicht des Wagens berechnet. Sie beträgt

bei 3000 kg Eigengewicht
jährl. 450.– Mk. und 5 % Zuschl. 22.50 Mk. = 472.50 Mk.,

bei 4000 kg Eigengewicht
jährl. 600.– Mk. und 5 % Zuschl. 30.– Mk. = 630.– Mk.,

bei 5000 kg Eigengewicht
jährl. 750.– Mk. und 5 % Zuschl. 37.50 Mk. – 787.50 Mk.

Die Kosten für die Kraftfahrzeugsteuer, die die DRP für ihre Kraftpostomnibusse in Bayern zu tragen hat, belaufen sich heute auf rund 500000 Mark. 1929 machten sie 6 Prozent der Gesamtausgaben aus.

e) Die Verwaltungskosten.

Durch Zeitstudien wurde festgestellt, wie lange ein Beamter durchschnittlich in der Woche für den reinen Kraftpostdienst arbeitet. Da diese Arbeiten ganz wesentlich vom Verkehrsumfang abhängen, werden die Verwaltungskosten den variablen Kosten zugezählt. Die Verwaltungskosten sind im Vergleich zu den Kosten des technischen Personals, die zur Gruppe der fixen Kosten gehören, gering. Sie machten 1929 nur 3 Prozent der Gesamtkosten aus.

Der Post kommt im Gegensatz zu privaten Kraftverkehrsunternehmungen besonders zu statten, daß sie ihre Personalkräfte, die sie in anderen Dienstzweigen beschäftigt, gleichzeitig auch im Kraftpostverkehr verwenden kann. Sie braucht also bei nicht ausreichender Beschäftigung im Kraftpostverkehr keine ganzen Arbeitskräfte einzusetzen.

§ 23. Die Erträge.

1. Die Einnahmen aus den Fahrgeldern.

a) Die Bedeutung des Ausnutzungsgrades der Kraftposten für die Fahrgeldeinnahmen.

Der Ausnutzungsgrad der Kraftposten wird zunächst ganz wesentlich bestimmt vom Vorhandensein anderer Verkehrsmittel, die ihnen Wettbewerb bereiten. Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt dabei der sog. „wilde“ Wettbewerb, der einen Teil der bisher mit Kraftposten beförderte Personen von der Beförderung mit der Post abzubringen

und zu sich herüberzuführen sucht. Diese Art der Wettbewerber haben keine Erlaubnis für die Personenbeförderung und versuchen daher die geltenden, rechtlichen Bestimmungen für den Kraftfahrlinienverkehr zu umgehen, wobei ihnen noch die Verordnung vom 6. 10. 31*) zu Hilfe kommt.

Giese**) kennzeichnet die Bedeutung des Wettbewerbs für den Platzausnutzungsgrad treffend, wenn er sagt: „Wenn sich neben ein vorhandenes Verkehrsmittel, das gut rentiert, ein zweites legt, so bringt alsdann im allgemeinen keines der beiden Unternehmen mehr denjenigen Verkehr auf, der zur Deckung der Selbkosten erforderlich ist. Hier führt der Wettbewerb zu unwirtschaftlichem Verkehrsaufwand."

In seinen Untersuchungen über die „Wirtschaftlichkeit des Personenüberlandverkehrs"***) vergleicht Giese den Ausnutzungsgrad der Kraftposten mit dem der Kraftomnibusse der Verkehrsgesellschaften. Dabei kommt er zu dem Ergebnis, daß 1930, also in einem Zeitpunkt, wo der Höchststand des Kraftpostverkehrs erreicht war, die durchschnittliche Kilometerleistung eines Kraftpostomnibusses nur zwei Drittel der Kilometerleistungen der „Kraftverkehrs Deutschland G. m. b. H." betrug und die von einem Kraftpostomnibus beförderte Personenzahl sogar nur ein Drittel der bei den Kraftverkehrsgesellschaften von einem Omnibus beförderten Personen ausmachte. Diese Verhältniszahlen sind auf das ganze Reich bezogen; für Bayern fällt ein Vergleich noch ungünstiger für die Kraftposten aus.

Zum gleichen Ergebnis kommt auch O. Höltje. Wir lassen eine Gegenüberstellung der entsprechenden Zahlen für das Jahr 1930 — bezogen auf das Reich — folgen, wie sie O. Höltje in seiner Arbeit „Das Unternehmerproblem im Kraftfahrzeugverkehr", 1932, Seite 89/90 anführt:

	Zahl der Omnibusse	zurückgelegte Wagenkilometer	beförderte Personen
DRP	3736	74,72 Mill.	85,56 Mill.
Kraftverkehrsges.	1678	53,90 Mill.	104,42 Mill.

---

*) s. RGBl. 1931, I S. 538 und § 12,3 der Arbeit.

**) Giese, Erich, Die Wirtschaftlichkeit des Personenüberlandverkehrs, 1930, Seite 5.

***) Seite 40.

Aus diesen Zahlen ergibt sich die Durchschnittsleistung pro Omnibus.

Diese beträgt:

	zurückgelegte Wagenkilometer	beförderte Personen
bei der Reichspost	20000 km	23000
bei den Kraftverkehrsges.	32000 km	62000

Bei einem solchen Vergleich darf aber die Strukturverschiedenheit der beiden großen Verkehrsunternehmungen nicht übersehen werden. Damit kommen wir zu den Faktoren, die speziell im Kraftpostverkehr den Ausnutzungsgrad der Kraftposten beeinflussen.

Die Kraftverkehrsgesellschaften, die den Personenüberlandverkehr sich zur Aufgabe gemacht haben, sehen diesen Verkehr als das Primäre ihrer Tätigkeit an. Sie betreiben deshalb auch vor allem in jenen Gegenden Kraftfahrlinien, wo die Durchführung des Linienverkehrs einen Erfolg verspricht. Der Personenkraftfahrlinienverkehr der Kraftverkehrsgesellschaften erstreckt sich demnach hauptsächlich auf gut bevölkerte Gegenden, die eine entsprechende Platzausnutzung von vornherein gewährleisten. Die DRP arbeitet dagegen unter ganz anderen Verhältnissen. So haben die Kraftpostomnibusse, die den Ueberlandverkehr ausführen, eine doppelte Aufgabe: ihnen obliegt sowohl die Personen- als auch die Postsachenbeförderung Bei der gleich großen Bedeutung, die die beiden Aufgaben für die DRP haben, stehen nicht selten die Interessen der beiden Aufgabenkreise gegeneinander und bereiten der DRP erhebliche Schwierigkeiten, hauptsächlich solche fahrplantechnischer Art. Die Postsachen sollen nämlich der Landbevölkerung möglichst frühzeitig zugestellt werden. Das würde erfordern, daß sie morgens mit dem Kraftpostomnibus auf das Land befördert werden. Die Interessen der Landbevölkerung verlangen aber in dieser Zeit eine Verbindung vom Land zur Stadt. Abends verlaufen die Interessen in entgegengesetzter Richtung. Trägt die DRP aber beiden Bedürfnissen Rechnung, so werden diejenigen Fahrten, die morgens die Postanfuhr und abends die Postabfuhr besorgen, eine geringe Platzausnutzung aufweisen. Während andere Kraftverkehrsunternehmungen ihre Fahrten in den Stunden ausführen können, die den höchstmöglichen Grad der Platzausnutzung versprechen, kann dies die DRP im Hinblick auf die Bedeutung, die der Postsachenbeförderung zukommt, nicht tun.

Weitere Opfer im Interesse der Allgemeinheit bringt die DRP im besonderen Maße dadurch, daß sie zahlreiche Kraftpostlinien betreibt, bei denen die Möglichkeit einer angemessenen Platzausnutzung von vornherein nicht besteht. Es ist nämlich zu berücksichtigen, daß die DRP als öffentliches Verkehrsunternehmen und als eine der Allgemeinheit dienende Verkehrsanstalt aus volkswirtschaftlichen, sozialen und anderen nicht betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus auch Kraftpostlinien, die keinen Gewinn versprechen, betreiben muß. Eine privatwirtschaftliche Unternehmung wird dagegen nur da Linien errichten, wo der Verkehr einen Gewinn garantiert.

Daß die DRP auch dort Linien errichtete, wo die dünn besiedelten Landbezirke einen nur niedrigen Ausnutzungsgrad der Verkehrsmittel zuließen, läßt erkennen, daß sie nicht ausschließlich finanzielle Gesichtspunkte bei der Errichtung von Kraftpostlinien im Auge hat, sondern daß sie sich auch der besonderen Aufgaben, die sie als öffentliche Verkehrsanstalt zu erfüllen hat, wohl bewußt ist. Es ist deshalb in besonderem Maße das Verdienst der Post, daß sie auch dünn besiedelte Verkehrsgebiete in ihr Verkehrsnetz eingeschlossen hat. In solchen schwach bevölkerten Gegenden ist der Ausnutzungsgrad der Kraftposten selbst bei der Verwendung kleinerer Kraftpostomnibusse oft sehr gering. Entsprechend dem geringen Ausnutzungsgrad sind auch die Fahrgeldeinnahmen auf diesen Linien gering. Damit ist auch das zahlenmäßige Mißverhältnis, das bei einem Vergleich der Verkehrsleistungen der Kraftposten mit denen der Kraftomnibusse der Verkehrsgesellschaften ins Auge fällt, erklärt. Die DRP führt ihren Linienverkehr eben unter ganz anderen Gesichtspunkten aus als diese Gesellschaften. Der Konzentration des Personenkraftlinienverkehrs der Kraftverkehrsgesellschaften steht die Extensität des Kraftpostlinienverkehrs gegenüber. Diese Tatsache darf nicht übersehen werden, weil sie in entscheidender Weise den Ausnutzungsgrad der Kraftposten beeinflußt.

In den vorangestellten Ausführungen wurde dargelegt, wie besonders im Kraftpostverkehr der Ausnutzungsgrad der Kraftomnibusse von Faktoren abhängt, mit denen ein anderes Verkehrsunternehmen nicht zu rechnen hat. Bei der Betrachtung der Fahrgeldeinnahmen und der Wirtschaftsergebnisse des Kraftpostverkehrs dürfen diese Faktoren nicht übersehen werden, soll nicht das Bild, das man vom Wirtschaftsergebnis im Kraftpostverkehr erhält, ein falsches sein.

b) Die Fahrgeldeinnahmen.

Die Fahrgeldeinnahmen machen den Hauptteil der Gesamteinnahmen aus. Ihr Anteil an den Betriebseinnahmen (Gesamteinnahmen ./. Wert der Postsachenbeförderung) beträgt durchschnittlich 94 Prozent. Im Rechnungsjahr 1933 entfielen im regelmäßigen Linienverkehr an Einnahmen auf den W/km 39,2 Pfg., im Kraftsonderpostverkehr dagegen 76,4 Pfg. Wie in den beiden vorhergegangenen Jahren, so betrugen auch in diesem Jahre (1933) die Einnahmen pro W/km im Kraftsonderpostverkehr fast das Doppelte der Einnahmen im regelmäßigen Verkehr. Die höchsten Fahrgeldeinnahmen erzielte die DRP in Bayern im Jahre 1930. Die nächsten Jahre brachten einen sehr beträchtlichen Einnahmerückgang, wie die nachfolgende Tabelle zeigt:

Fahrgeldeinnahmen von 1929/30–1933/34.

Jahr	Fahrgeldeinnahmen Mark	pro W/km Mark
1929/30	7 372 002.–	63,0
1930 31	7 893 908.–	64,0
1931/32	6 052 677.–	51,0
1932 33	4 682 069.–	41,6
1933/34*)	4 776 300.–	41,2

Die Fahrgeldeinnahmen sind demnach von 1930/31 bis 1933/34 um 35,2 Prozent gesunken.

2. Der Wert der Postsachenbeförderung.

Von nächst wichtiger Bedeutung für die Einnahmen ist der Wert der Postsachenbeförderung. Dieser Wert ist aber zunächst nicht direkt zu ermitteln. Wir müssen, um die Bedeutung, die dieser Wert für die DRP besitzt, klar zu machen, einen Umweg beschreiten, indem wir zunächst die Betriebseinnahmen (Gesamteinnahmen ./. Wert der Postsachenbeförderung) mit den Ausgaben vergleichen. Dabei ergibt sich, daß das Rechnungsjahr 1924/25 das letzte war, in welchem die Ausgaben durch die Betriebseinnahmen gedeckt werden konnten. In allen folgenden Rechnungsjahren blieben dagegen die Betriebseinnahmen hinter den Ausgaben zurück.

*) Siehe darüber § 25,1 der Arbeit.

Für das Rechnungsjahr 1929/30, für das die amtlichen Ausgabedaten zum letzten Male vorliegen, ergibt sich folgendes Bild:

Gesamteinnahmen (einschl. Wert der Postsachenbef.)	Mk.	10 120 869.–
./. Wert der Postsachenbeförderung	Mk.	2 299 487.–
Betriebseinnahmen	Mk.	7 821 382.–
Ausgaben	Mk.	8 673 214.–
Ueberschuß der Ausgaben über die Einnahmen .	Mk.	851 832 –

Erst durch die Einbeziehung des Wertes der Postsachenbeförderung in die Erfolgsrechnung war es der DRP möglich, in diesem Jahre einen Einnahmeüberschuß zu erzielen.

Was ist nun dieser Wert der Postsachenbeförderung und mit welchem Recht rechnet ihn die Post ihren Einnahmen hinzu?

Die Postsachenbeförderung umfaßt die Beförderung der Briefbeutel und der Pakete über Land. Der Wert dieser Beförderung wird von der DRP ermittelt*), indem sie feststellt, welche Kosten bei Nichtvorhandensein von Kraftposten für die Postbeförderung aufzuwenden wären. In diesem Betrage erfaßt die DRP auch alle Nebenkosten, die bei Ersatzverbindungen entstehen würden. So wird z. B. bei Eisenbahnbenutzung der Mehraufwand an Kosten für die Wege vom Postamt zum Bahnhof und zurück sowie für den Postaustausch auf dem Bahnhof erfaßt. Weiterhin werden erfaßt die Zeitverluste auf Bahnhöfen bei Unpünktlichkeit der Züge, der Mehrbedarf an Verladepersonal und an den von Postämtern entfernteren Stellen u. ä. – Bei der Ermittlung des Wertes der Postsachenbeförderung dürfen, besonders bei dichter Fahrtenfolge, nicht alle Fahrten oder der Großteil der Fahrten der Kraftposten herangezogen werden, weil ja bei Nichtvorhandensein von Kraftposten nicht in gleichem Maße Ersatzverbindungen geschaffen würden. Man kann aber auch anderseits nicht eine allgemein geltende Regelung der postbenutzten Kraftpostfahrten treffen, weil der Ausnutzungsgrad für die Postbenutzung vollkommen von den örtlichen Verhältnissen abhängig ist. Die DRP kann bei dichtem Fahrplan nicht etwa nur eine zweimalige Postzufuhr und Postabfuhr in Anrechnung bringen, weil in Gegenden mit regem Kraftpostlinienverkehr die Wirtschaftskreise eine häufigere Postversorgung verlangen können. Die Postzufuhr und Postabfuhr soll aber mindestens zwei Mal täglich erfolgen, da ja auch die Landkraftposten zwei Mal täglich Postsachen zu- und abbringen.

*) P IX 1a (15. 3. 1934)

Für die Postsachenbeförderung ergibt sich natürlich ein gänzlich falscher und unbrauchbarer Wert, wenn der Forderung, daß nur postbenutzte Fahrten zu berücksichtigen sind, nicht Rechnung getragen wird. Ebenso darf nicht die ganze Strecke als postbenutzt in Rechnung gestellt werden, wenn nur auf einem Teil der Strecke Postsachen mitgeführt werden.

Im Jahre 1932/33 gibt die DRP für Bayern den Wert der Postsachenbeförderung mit insgesamt Mark 2763044.– und den Wert der Beförderung der Postsachen pro W/km mit 26 Pfg. an. Da nur die im regelmäßigen Linienverkehr mit Kraftposten zurückgelegten Wagenkilometer für die Postsachenbeförderung herangezogen werden können, so dürfte – unter der Voraussetzung, daß bei sämtlichen Regelfahrten Postsachen mitgeführt wurden – der Wert der Postsachenbeförderung auf keinen Fall höher sein als das Produkt aus der im regelmäßigen Verkehr zurückgelegten Kilometerzahl und dem pro W/km festgesetzten Einnahmesatz von 26 Pfg. Für das Jahr 1932/33 ergibt sich dann:

Wert der Postsachenbeförderung = 10512200 x 0,26 Mk. = 2733172 Mk.

Tatsächlich überschreitet aber die von der RPM/VI angegebene Summe die hier errechnete noch um 29872 Mark.

Bedenkt man nun, daß von den im regelmäßigen Kraftpostverkehr ausgeführten Fahrten nur etwa 70 Prozent*) der Postsachenbeförderung dienen, so kommt man zu dem Ergebnis, daß der Wert der Postsachenbeförderung im Rechnungsjahr 1932/33 nur mit 1,92 Mill. anzusetzen war. Der Wert der Postsachenbeförderung wurde demnach für 1932/33 von der DRP mit einem um 0,84 Mill. Mark höheren Wert in die Erfolgsrechnung eingestellt. Berechnet man den Wert der Postsachenbeförderung so, daß er den tatsächlichen Verhältnissen entspricht, so macht er etwa ein Viertel der Gesamteinnahmen aus.

Der Wert der Postsachenbeförderung darf nun aber nicht den Zweck haben, das Wirtschaftsergebnis der Kraftposten günstiger hinzustellen als es in Wirklichkeit ist. Vielmehr muß dieser Wert der Wirklichkeit möglichst nahe kommen. Die DRP hat eine solche

*) Der Anteil der postbenutzten Fahrten an den gesamten im Regelverkehr ausgeführten Fahrten für 1933 34 wurde ermittelt auf Grund der amtlichen Kraftpostfahrpläne für Bayern, wo bei jeder Fahrt verzeichnet ist, ob Postsachen mitgeführt werden oder nicht. Dem Anteil der postbenutzten Fahrten an den gesamten im Regelverkehr ausgeführten Fahrten entspricht im großen und ganzen auch der Anteil der von postbenutzten Kraftposten zurückgelegten W/km an der Gesamtzahl der im Regelverkehr zurückgelegten W/km.

Verbesserung ihres Wirtschaftsergebnisses schon deshalb garnicht nötig, weil sie als öffentliche Verkehrsanstalt ja nicht nur betriebswirtschaftliche Interessen im Auge zu halten, sondern weil sie auch eine Reihe gemeinnütziger Aufgaben zu erfüllen hat. Dieser Ansicht konnte sich auch die Deutsche Reichspost nicht verschließen. Das RPM/VI verlangte zu Beginn dieses Jahres von seinen Oberpostdirektionen, daß sie den Wert der Postsachenbeförderung künftighin den tatsächlichen Verhältnissen entsprechend ansetzen, sodaß er auch von ihnen vertreten werden kann.*)

In der Literatur wird häufig die Frage aufgeworfen, ob der Wert der Postsachenbeförderung überhaupt bei der Aufstellung der Erfolgsrechnung des Kraftpostperkehrs berücksichtigt werden kann. Es wäre nun aber nicht richtig, der Post deshalb nicht gestatten zu wollen, den Wert der Postsachenbeförderung ihren Einnahmen hinzuzuzählen, weil dieser Wert mit den reinen Betriebseinnahmen nichts zu tun hat; denn ein Großteil der Personenkraftfahrlinien der Post ist ja aus dem Bestreben heraus entstanden, die Postzustellung auf dem flachen Lande besser zu gestalten. Den Ausführungen von Ministerialrat Dr. Küsgen**) wird zuzustimmen sein:

„Die Post hat zu prüfen, ob der Kraftpostverkehr für **sie** wirtschaftlich ist. Die Frage, ob die Linien, die nur wirtschaftlich sind wenn der Wert der Postsachenbeförderung mit eingerechnet wird, auch beim Betrieb durch andere Kraftfahrunternehmungen wirtschaftlich wären, berührt uns nicht. Will man die Frage verneinen, so bestärkt man nur die Auffassung der Post, daß die DRP vom gesamten volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus infolge der nur ihr möglichen **Zusammenfassung** von Personen- und Postsachenbeförderung die am besten geeignete und leistungsfähigste Trägerin des Personenkraftverkehrs über Land ist."

3. Die Zuschüsse und Garantieleistungen der Gemeinden.

Wie schon an anderer Stelle der Arbeit dargelegt wurde,***) verpflichtet die DRP die an unwirtschaftlich betriebenen Linien beteiligten Gemeinden zur Zahlung eines jährlichen Zuschusses oder zur

---

*) P IX 1a: Rundschr. a. d. OPD v. 15. 3. 34.

**) Napp–Zinn, Eisenbahn und Kraftwagen (Verhandlungen auf der 1930 in Düsseldorf veranstalteten Verkehrstagung) Köln 1931, S. 74.

***) s. § 9.

teilweisen Deckung des entstehenden Verlustes. Diese Einnahmen aus Zuschüssen und Gewährleistungen sind aber im Rahmen der Gesamteinnahmen wenig bedeutend. Sie machten in den vergangenen Jahren immer nur etwa 3 Prozent der Gesamteinnahmen aus.

4. Die sonstigen Einnahmen.

Zu den sonstigen Einnahmen gehören Erlöse für Altstoffe, die Einnahmen aus der Postreklame, aus der Vermietung von Diensträumen u. ä. Ihr Anteil an den Gesamteinnahmen beträgt durchschnittlich 1 Prozent.

§ 24. Die finanziellen Ergebnisse von 1924/25–1932/33.

In der nachfolgenden Tabelle bringen wir eine Zusammenstellung der finanziellen Ergebnisse von 1924/25–1932/33.

Rechnungs-Jahr	Betriebs-Einnahmen Mark	Wert der Postsachenbeförderung Mark	Gesamteinnahmen Mark	Ausgaben*) Mark	Gewinn Mark
1924/25	3 195 968	333 398	3 520 366	3 079 496	449 870
1925/26	4 440 448	526 763	4 967 211	4 530 064	437 147
1926/27	4 629 792	1 219 245	5 849 037	5 684 848	164 189
1927/28	6 100 566	1 416 551	7 517 117	7 038 398	478 719
1928/29	7 070 301	1 599 261	8 669 562	7 376 211	1 293 351
1929/30	7 821 382	2 299 487	10 120 869	8 673 214	1 447 655
1930/31	8 291 259	2 759 018	11 050 277		
1931/32	6 488 760	3 056 754	9 545 514		
1932 33	4 980 453	2 763 044	7 743 497		

§ 25. Das Wirtschaftsergebnis des letzten Rechnungsjahres. (1933/34).

Da von der DRP Daten, soweit diese das Wirtschaftsergebnis berühren, nicht mehr zur Verfügung gestellt werden, sollen die Einnahmen des letzten Rechnungsjahres auf Grund der Einnahmen und der Verkehrsleistungen der letzten fünf Jahre ermittelt werden.

---

*) Die Ausgaben können nur bis zum Rj. 1929/30 angegeben werden, da für die folgenden Jahre die statistischen Unterlagen nicht zur Befügung gestellt wurden.

Bei der folgenden Berechnung darf jedoch nicht außer Acht gelassen werden, daß es sich um eine Wahrscheinlichkeitsrechnung handelt und daß kleinere Ungenauigkeiten bei derartigen Berechnungen nicht zu vermeiden sind. Auf Grund der Berechnungen, die an Hand der statistischen Daten für die vorhergehenden Jahre in gleicher Weise durchgeführt wurden und die dann bis auf kleine Abweichungen mit den tatsächlichen Einnahmen übereinstimmten, darf angenommen werden, daß auch für 1933/34 die tatsächlichen Einnahmen den hier ermittelten im großen und ganzen entsprechen.

In der nachfolgenden Tabelle ist das jährlich im Durchschnitt von jedem mit der Kraftpost beförderten Fahrgast an die DRP entrichtete Fahrgeld ermittelt, das die Grundlage für die Berechnung der Fahrgeldeinnahmen bildet.

Durchschnittliches Fahrgeld pro beförderte Person von 1928/29–1932/33.

Rechnungsjahr	Fahrgeldeinnahmen Mark	Gesamtzahl der beförderten Personen Mark	Durchschnittlich von jedem Fahrgast entrichtetes Fahrgeld Pfg.
1928/29	6 640 411	9 266 658	71
1929/30	7 372 002	10 920 256	68
1930/31	7 893 908	11 304 248	69
1931/32	6 052 677	9 775 598	61
1932/33	4 628 069	7 676 537	61

Bis 1930 betrug das auf jeden Reisenden entfallende durchschnittliche Fahrgeld 69 Pfg. Als dann im Jahre 1931 der große Rückschlag im Kraftpostverkehr einsetzte und ein starker Rückgang in der Personenbeförderung eintrat, setzte die DRP ihre Fahrpreise in der Erwartung herab, daß damit eine verkehrserhöhende Wirkung erzielt würde. Diese Herabsetzung der Fahrpreise machte sich im Sinken des auf eine beförderte Person durchschnittlich entrichteten Fahrgeldes von 69 Pfg. auf 61 Pfg. bemerkbar. Da im Rechnungsjahr 1933/34 sich die Fahrpreise gegenüber den Vorjahren nicht geändert haben, so

kann für die Ermittlung der Fahrgeldeinnahmen der Durchschnittsbetrag von 61 Pfg. Anwendung finden.*)

Das Produkt aus diesem Durchschnittsbetrag und der Anzahl der im letzten Jahre beförderten Personen ergibt dann die Fahrgeldeinnahmen von 1933/34.

Demnach betragen die Fahrgeldeinnahmen:

7 830 001 × 0,61 Mark = 4 776 300 Mark.

Diese Einnahmen entsprechen einer Einnahme pro W/km von 41,2 Pfg. Die Einnahmen aus dem Fahrgeld machen nur einen Bestandteil der Betriebseinnahmen aus. Wie groß dieser Anteil an den gesamten Betriebseinnahmen ist, zeigt die nächste Tabelle:

Anteil der verschiedenen Einnahmearten an den Betriebs- und Gesamteinnahmen in den Jahren 1928/29 bis 1932/33.

Rechnungsjahr	Einnahmen aus Fahrgeldern in		Einnahmen aus Zuschüssen in		Sonstige Einnahmen in		Wert der Postsachenbeförderung in % der Gesamteinnahmen
	% der gesamten Betriebseinnahmen	% der Gesamteinnahmen	% der gesamten Betriebseinnahmen	% der Gesamteinnahmen	% der gesamten Betriebseinnahmen	% der Gesamteinnahmen	
1928/29	93,92	76,59	3,95	3,23	2,13	1,73	18,45
1929/30	94,20	72,84	3,90	3,09	1,90	1,35	22,72
1930/31	95,21	71,44	3,10	2,32	1,69	1,27	24,97
1931/32	93,30	63,43	4,85	3,29	1,85	1,26	32,02
1932/33	94,00	60,46	4,65	2,99	1,35	0,87	35,68

Der Anteil der Fahrgeldeinnahmen an den gesamten Betriebseinnahmen beträgt durchschnittlich 94 Prozent.

Die gesamten Betriebseinnahmen betragen demnach:

$$\frac{4\,776\,300 \times 100 \text{ Mark}}{94} = 5\,081\,170 \text{ Mark}$$

Den Betriebseinnahmen muß nun der Wert der Postsachenbeförderung für das Rechnungsjahr 1933/34 noch hinzu gerechnet werden. Da der Anteil von 35,68 % bezw. 32,02 % am Gesamtgewinn der beiden vorhergehenden Jahre als zu hoch angesehen werden muß, kann er nicht zum Ausgangspunkt für die Berechnung dieses Wertes gemacht

---

*) Dabei ist angenommen, daß jeder Fahrgast durchschnittlich die gleiche Strecke wie in dem vorhergehenden Jahre zurückgelegt hat. Diese Annahme stützt sich auf die Daten in der Tabelle S. 20.

werden. Für die Ermittlung des Wertes der Postsachenbeförderung wird der Satz von 26 Pfg., der von der DRP in den letzten Jahren als Durchschnittswert der Postsachenbeförderung pro W/km angenommen wurde, zu Grunde gelegt. Dieser Betrag darf nun aber nicht mit der gesamten Zahl der auf ständigen Linien zurückgelegten W/km vervielfältigt werden, da ja nicht alle im Regelverkehr durchgeführten Fahrten Post mitgeführt haben. Nachdem im regelmäßigen Linienverkehr nur etwa 70 Prozent*) der von Kraftposten ausgeführten Fahrten Postsachen befördern, darf auch nur der Anteil an der Gesamtzahl der zurückgelegten W/km für die Berechnung herangezogen werden, der diesen postbenutzten Fahrten entspricht. Es ergibt sich nun die folgende Berechnung:

Wert der Postsachenbeförderung pro W km	0.26 Mk.
Gesamtzahl der im Regelverkehr zurückgelegten W km	10 496 200 km
./. 30 %	3 148 860 km
Zurückgelegte W/km von Kraftposten, die Postsachen beförderten	7 347 340 km

Wert der Postsachenbeförderung:

7 347 340 x 0.26 Mk. = 1 910 308 Mk.

Zusammenstellung der Gesamteinnahmen 1933/34.

Einnahme aus Fahrgeldern	4 776 Mill. Mk.
Sonstige Betriebseinnahmen	0 305 Mill. Mk.
Gesamte Betriebseinnahmen	5 081 Mill. Mk.
Wert der Postsachenbeförderung . .	1 910 Mill. Mk.
Gesamteinnahmen	6 991 Mill. Mk.

---

*) Siehe Fußnote Seite 85.

2. Hauptteil:

Die Kraftpost in ihrem Verhältnis zu anderen Verkehrsunternehmungen.

I. Abschnitt:

Das Verhältnis zwischen der Kraftpost und dem privaten Kaftfahrgewerbe.

§ 26.

Die rechtliche Sonderstellung der Deutschen Reichspost im Personenkraftfahrlinienverkehr in ihrer Bedeutung für das Verhältnis der Kraftpost zu den privaten Kraftfahrunternehmungen.*)

Die DRP genießt eine rechtliche Bevorzugung gegenüber allen anderen Kraftverkehrsunternehmungen. Im bayerischen Verkehrsgebiet wirkt sich diese rechtliche Sonderstellung der DRP praktisch aber nur im Verhältnis zum privaten Kraftfahrgewerbe aus. Mit dem in Bayern noch in Betracht kommenden gemischtwirtschaftlichen Kraftverkehrsunternehmen „Kraftverkehr Bayern G. m. b. H." hat die DRP schon frühzeitig ein Abkommen getroffen.

Für das Verhältnis des Kraftfahrlinienverkehrs der DRP in Bayern zu den privaten Kraftfahrunternehmungen sind nun aber nicht allein die heute geltenden gesetzlichen Bestimmungen von Bedeutung, vielmehr ist es notwendig, die gesetzlichen Bestimmungen über den Personenüberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen in der Reihenfolge ihrer Entwicklung bis zum heute geltenden Recht darzulegen, da diese Bestimmungen für das Verhältnis der Post zu diesen Kraftfahrunternehmungen grundlegend gewesen sind.

---

*) Vergl. auch §§ 11|12.

Es wurde schon dargelegt, daß die Einführung des Kraftomnibusses für die Personenbenbeförderung über Land auf Anregung der Bayerischen Postverwaltung erfolgte, die diesen Verkehr in eigener Regie führte. Lange Zeit blieb die Post auch der einzige Unternehmer für diese Omnibusverbindungen, da sie im ersten Jahrzehnt ihrer Entwicklung das vorhandene Verkehrsbedürfnis zu befriedigen in der Lage war, weshalb auch ein Wettbewerb durch andere Kraftfahrunternehmungen nicht in Frage kommen konnte. Das Bestehen einiger weniger Kraftfahrunternehmungen blieb für die Post bedeutungslos. Da zu dieser Zeit der Kraftfahrlinienverkehr fast vollständig in den Händen des Staates lag, war auch eine gesetzliche Regelung dieses Verkehrs nicht erforderlich. Die Beförderung von Personen gegen Entgelt bedeutete ein Gewerbe, das den in der damaligen Zeit sehr häufig vorkommenden Pferdeverkehr äußerlich gleichkam und das deshalb auch unter die Gewerbeordnung fiel.

Die Nachkriegszeit brachte hier wesentliche Aenderungen. Das unbefriedigte Verkehrsbedürfnis in den ersten Nachkriegsjahren war einer Errichtung von Kraftfahrlinien sehr günstig. Dazu kam noch, daß die Post ihren Kraftfahrlinienverkehr nach Beendigung des Krieges nicht sofort in vollem Umfange aufnehmen konnte. Tatsächlich erfolgten auch während dieser Jahre Gründungen privater Kraftfahrunternehmungen in großer Anzahl. In diesen Neugründungen sah die Post eine Gefährdung ihrer bisher unangetasteten Führerstellung im Kraftfahrlinienverkehr. In ihrem Kampf gegen diese starke Entwicklung des Privatkraftfahrgewerbes stützte sich die Post auf ihre überlieferten Vorrechte für die Personenbeförderung und drängte nach einer gesetzlichen Regelung des Kraftfahrlinienverkehrs, die dann in der Verordnung vom 24. 1. 1919*) ihren Niederschlag fand. Der Personenüberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen wurde aus der Gewerbeordnung herausgenommen und einer eigenen rechtlichen Regelung unterworfen. Es wurde ein Genehmigungszwang eingeführt und die Genehmigungsbefugnis der obersten Landesbehörde übertragen. Der Genehmigungszwang traf alle Linien, „die über die Grenze eines Gemeindebezirkes hinaus die Beförderung von Personen und Sachen mit Kraftfahrzeugen auf bestimmten Strecken gegen Entgelt betreiben."**) Durch

*) „Verordnung betreffend Kraftfahrzeuglinien vom 24. 1. 1919" (RGBl. I, S. 97/98.)

**) RGBl. I/S. 97 vom Jahre 1919.

die Verordnung wurde die Errichtung von Linien insofern eingeschränkt, als vor der Genehmigung einer Linie der Nachweis eines Verkehrsbedürfnisses erbracht werden mußte. Weiterhin durfte die Genehmigung nur dann erteilt werden, wenn die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Verkehrs gewährleistet waren.

Von diesen einschränkenden Bestimmungen der Verordnung waren die Linien der Post ausgenommen. Die Post konnte ohne irgendwelche Einschränkung Kraftpostlinien errichten. Durch das der Verordnung folgende Kraftfahrliniengesetz wurde dieses Recht der DRP nur unwesentlich eingeschränkt. Die DRP bedurfte auch weiterhin keiner Genehmigung, sie mußte aber die Errichtung einer Linie der obersten Landesbehörde anzeigen, der ein Einspruchsrecht zustand. Ein solches Einspruchsrecht bestand aber schon nicht mehr, wenn die Linie sowohl der Personen- als auch der Postsachenbeförderung diente. Die Begünstigung der DRP gegenüber den anderen Kraftfahrunternehmungen ist offensichtlich, da es der DRP gegebenenfalls nicht schwer fiel, diesen Nachweis zu erbringen.

Einen weitereren Vorzug hatten die Kraftfahrlinien der DRP dadurch, daß die Bayerische Staatsregierung zur Sicherung der Belange der DRP dem RPM/VI ein Zustimmungsrecht zur Errichtung privater Kraftwagenlinien einräumte, das bis zum Jahre 1928 bestand. Auf Grund der in diesem Jahre erlassenen Vollzugsbestimmungen zum Kraftfahrzeugliniengesetz konnte das von der bayerischen Staatsregierung eingeräumte Zustimmungsrecht nicht mehr aufrecht erhalten werden.

Es wurde ein neuer Weg gefunden, um den Kraftwagenverkehr der DRP vor dem Wettbewerb anderer Kraftfahrunternehmungen zu schützen. Jedes genehmigungspflichtige Kraftwagenlinienprojekt ist zur Klärung der Frage, ob die DRP beabsichtigt, auf der betreffenden Strecke selbst eine Linie zu errichten, zuerst der zuständigen RPD mitzuteilen. Diese Bestimmung hat auch heute noch Geltung und gibt der DRP die Möglichkeit, sich den Wettbewerb anderer Kraftfahrunternehmer auf den Strecken, an denen sie selbst Interesse hat, fernzuhalten.

Auch in den heute geltenden gesetzlichen Bestimmungen (Verordnung vom 6. 10. 31)*) ist die Sonderstellung der DRP gewahrt,

*) RGBl. 1931 I/S. 558.

wenn auch die Rechte der DRP eine Einschränkung in der Hinsicht erfahren haben, daß für die DRP die Anzeigepflicht auch auf die Linien, die der Postsachenbeförderung dienen, ausgedehnt ist.

Die bevorzugte Stellung der DRP gegenüber den privaten Kraftfahrunternehmungen tritt nach den vorangestellten Darlegungen klar hervor. Während die Entwicklung des Kraftfahrliniennetzes der DRP durch die gesetzlichen Bestimmungen über den Personenüberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen begünstigt wurde, bedeuten die Genehmigungspflicht und das Zustimmungsrecht der DRP in der Entwicklung des privaten Kraftfahrlinienverkehrs eine künstliche Hemmung. In der verkehrswirtschaftlichen und rechtlichen Literatur ist die DRP wegen der ihr eingeräumten Sonderstellung schon wiederholt scharf angriffen worden. Die Forderung nach einer Beseitigung dieses Sonderrechtes der DRP gehen schon viele Jahre zurück. So legte 1924 der Reichsrat dem Reichstage einen Gesetzentwurf vor, der zum Ziele hatte, die DRP der Konzessionspflicht zu unterwerfen und ihre Sonderstellung zu beseitigen. In diesem Entwurf heißt es u. a., daß*) „die DRP das ihr zustehende Recht auf Personenbeförderung mit Kraftfahrzeugen dazu benutze, bestehenden privaten Verkehrsunternehmungen eine ruinöse Konkurrenz zu bereiten. Dieser Wettbewerb sei aber unerwünscht, da durch ihn weder eine Hebung noch eine Verbilligung des Verkehrs erzielt werde. Wenn die Reichspostverwaltung mit der Einrichtung genehmigungsfreier Kraftfahrzeuglinien lediglich finanzielle Interessen verfolgen sollte, wie dies häufig den Anschein hat, so muß nachdrücklich darauf hingewiesen werden, daß es nicht Aufgabe einer Reichsverwaltung ist, den privaten Fuhrunternehmungen und namentlich den in ihrer Existenz auf das äußerste erschütterten Kleinbahnen eine vernichtende Konkurrenz zu bereiten." Der Entwurf wurde jedoch vom Reichstage abgelehnt.

Von Interesse ist in diesem Zusammenhang eine Stelle in der Begründung zur „Verordnung über den Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen vom 6. 10. 31," wo über die rechtliche Sonderstellung der DRP im Kraftfahrlinienverkehr folgendes gesagt wird**): „Hinsichtlich der Kraftfahrlinien der DRP vertreten maßgebliche Verbände die Auffassung, daß die jetzige unterschiedliche Behandlung der DRP gegenüber anderen Unternehmern beseitigt und gleiche Rechte für alle

*) Höltje, O., a. a. O., Seite 77.
**) P IX 9/2a.

geschaffen werden müßten. Eine derartige Unterstellung der Deutschen Reichspost unter die Genehmigungshoheit der Länder würde aber einen nicht erträglichen Eingriff in die Zuständigkeit des Reiches auf dem Gebiete des Postwesens bedeuten, da die DRP nach dem Gesetz über das Postwesen vom 28. 10. 1871 berechtigt ist, Personen zu befördern." Diese letztere Begründung kann jedoch heute u. E. nicht mehr stichhaltig sein.

Bis heute (1934) blieben die Forderungen der einer Genehmigungspflicht unterworfenen Kraftfahrunternehmungen, die DRP ihnen gleich zu behandeln, unbeachtet. Gewiß mag bei der Entscheidung, ob die DRP bei der Errichtung von Kraftfahrlinien an eine Genehmigungspflicht zu binden ist, auch die Tatsache mitbestimmend gewesen sein, daß die Mehrzahl ihrer Kraftfahrlinien aus den Bedürfnissen der Postsachenbeförderung heraus entstanden ist. Es soll auch nicht verkannt werden, daß die DRP im Gegensatz zu privaten Unternehmern aus gemeinnützigen Gesichtspunkten heraus eine Anzahl Kraftfahrlinien errichtet hat. Trotzdem ist diese Sonderstellung der DRP nicht mehr gerechtfertigt, weil diese Ausnahmestellung einer zu erstrebenden einheitlichen Verkehrspolitik entgegenläuft.

Diese gesetzlichen Bestimmungen über den Personenüberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, die in ihren Auswirkungen für die DRP einerseits und für die privaten Kraftfahrunternehmungen andererseits so verschiedener Art sind, sind eine Hauptursache des oft so ungesunden Verhältnisses zwischen der DRP und dem privaten Kraftfahrgewerbe.

§ 27. Die grundsätzliche Einstellung der privaten Kraftfahrunternehmer zum Kraftpostverkehr.

Noch nie war das private Kraftfahrgewerbe dem Kraftfahrverkehr der Deutschen Reichspost sonderlich günstig gesinnt. Durch die rechtliche Sonderstellung, die der Post für ihren Linienbetrieb eingeräumt wurde, ist eine Grundlage geschaffen, auf der sich bisher kein gutes Verhältnis und kein verständnisvolles Zusammenarbeiten zwischen dem privaten Kraftfahrgewerbe und der Kraftpost herstellen ließ.

Von Seiten der privaten Kraftfahrunternehmer wird der DRP der Vorwurf gemacht, daß sie für die Lage des privaten Kraftfahrgewerbes kein Verständnis aufbringe, und daß sie die ihr vom Gesetzgeber eingeräumte Sonderstellung rücksichtslos ausnütze. Die

DRP kenne nur ihre eigenen Interessen, die sie über die Interessen der Allgemeinheit stelle. Weiterhin wird der Post vorgeworfen, daß sie in ihrem Linienbetriebe unter dem Vorwand gemeinnütziger, sozialer, kultureller und volkswirtschaftlicher Gesichtspunkte die rentabelsten und besten Kraftfahrlinien für sich in Anspruch genommen, und dem privaten Kraftomnibusgewerbe ein nur kleines und unwirtschaftliches Arbeitsfeld überlassen habe. Das ungehemmte Machtstreben der DRP im Kraftpostverkehr müsse letzten Endes zur systematischen Vernichtung des privaten Kraftfahrgewerbes führen. Daher müsse der Kraftfahrbetrieb der DRP mit allen Mitteln bekämpft werden.

Die privaten Kraftfahrunternehmungen waren sich bisher immer einig in der Bekämpfung des Kraftfahrverkehrs der DRP. Bei vernünftiger Betrachtung der Sachlage mußten jedoch die Privatunternehmer zu dem Ergebnis gelangen, daß ein so großer Kraftfahrbetrieb, wie derjenige der DRP, im Verkehrswesen ein zu bedeutender Faktor ist, als daß seine Bekämpfung im günstigsten Falle mehr als als einen Teilerfolg*) versprechen könnte. Auf die Dauer kann nur ein Zusammenarbeiten mit der DRP, aufgebaut auf einer gesunden, vertraglichen Grundlage, einen Erfolg garantieren. Erfreulicherweise darf festgestellt werden, daß sich heute dieser Gedanke mehr und mehr Bahn bricht.

§ 28. Die Arten der privaten Kraftomnibusunternehmer in ihrem Verhältnis zur Kraftpost.

Bei den privaten Kraftfahrunternehmern ist zu unterscheiden zwischen Kraftfahrunternehmern, die ohne Fahrerlaubnis einen Personenkraftfahrlinienverkehr betreiben — „wilde" Kraftfahrunternehmungen — und solchen, die auf Grund einer von der Behörde erteilten Genehmigung Personen befördern. — Private Kraftfahrunternehmer, welche die Errichtung einer Kraftfahrlinie planen, die aber die vorgeschriebenen Bedingungen nicht erfüllen und auch die erforderlichen Nachweise**) für die Berechtigung einer Linie nicht erbringen können, versuchen oft durch Umgehung dieser gesetzlichen Vorschrift die Linie dennoch zu betreiben. Dieses Vorhaben wird ihnen durch das Gesetz

*) Die Aufhebung der Konzessionsfreiheit der Post in ihrem Kraftfahrlinienverkehr wäre beispielsweise als ein Teilerfolg des privaten Kraftfahrgewerbes anzusehen.

**) z. B. Nachweis eines vorhandenen Verkehrsbedürfnisses für eine geplante Linie.

selbst wesentlich erleichtert; denn nach der VO vom 6. 10. 31*) ist für eine unregelmäßige Personenbeförderung eine Genehmigungspflicht nicht erforderlich. Diese Art der Privatkraftfahrunternehmer führt deshalb die Personenbeförderung nur „gelegentlich" aus. So gilt z. B. eine Personenbeförderung schon dann als unregelmäßig oder gelegentlich, wenn der Unternehmer die Fahrten in der einen Woche an einem Montag, Mittwoch und Freitag, in der anderen Woche an einem Dienstag, Donnerstag und Samstag ausführt. Obwohl hier offensichtlich eine geregelte Personenbeförderung vorliegt, ist in diesem Falle keine Genehmigungspflicht erforderlich. Der Sinn dieser Verordnung ist aber ein anderer, weshalb hier auch von einer Gesetzesumgehung gesprochen werden kann. Die DRP ist schon wiederholt auf dem Rechtswege gegen diese wilden Wettbewerber vorgegangen, meist aber ohne Erfolg. Eine Auffüllung dieser Gesetzeslücke muß im Interesse der gesamten Verkehrswirtschaft gefordert werden. Durch diesen wilden Wettbewerb werden dem Kraftpostverkehr Personen entzogen. Der in den letzten Jahren so starke Verkehrsrückgang ist nicht zuletzt auch auf diesen Wettbewerb zurückzuführen. Sehr häufig haben diese nicht konzessionierten Kraftfahrunternehmungen nicht einmal Kraftomnibusse, vielmehr führen sie die Personenbeförderung in Last- und Lieferwagen aus, die notdürftig für eine Personenbeförderung hergerichtet worden sind. Die Personenbeförderung mit derartigen Verkehrsmitteln gestattet diesen Unternehmern, die Fahrpreise der DRP und auch der anderen genehmigten Kraftfahrunternehmungen ganz beträchtlich zu unterbieten.

Eine weitere Möglichkeit der Gesetzesumgehung besteht darin, daß zahlreiche Unternehmer eine regelmäßige Personenbeförderung durchführen und für diese Beförderung Kraftfahrzeuge benutzen, die nicht dem Genehmigungszwang unterworfen sind.**) Auch für diesen Fall ist eine Verbesserung der gesetzlichen Bestimmungen notwendig, um dieser Gesetzesumgehung Einhalt zu gebieten. Tatsächlich scheint auch dieser Uebelstand in absehbarer Zeit beseitigt zu werden. In einem Entwurf***) zur Verbesserung und Neuregelung des Ueberlandverkehrs

---

*) s. § 12,3 der Arbeit.

**) Als Kraftfahrzeuge im Sinne der Verordnung vom 6. 10. 31 gelten „Kraftomnibusse" (§ 2 Abs. 1 der Durchführungsverordnung). Unter „Kraftomnibussen" sind nach § 1 Z. 3 der Verordnung über den Kraftfahrzeugverkehr Personenkraftwagen mit mehr als 8 Sitzplätzen zu verstehen. Der Verkehr mit Personenkraftwagen unter 8 Sitzplätzen bedarf auch als Personenkraftfahrlinie keiner Genehmigung.

***) Schreiben des Reichsverkehrsministers v. 12. 4. 33 an das RPM/VI (P IX 9/2a)

mit Kraftfahrzeugen heißt es: „Die Beschränkung der Genehmigungspflicht auf die mit Kraftomnibussen betriebenen Linien hat sich nicht bewährt. Zahlreiche Unternehmer haben regelmäßige Fahrten mit kleinen Fahrzeugen eingerichtet und bereiten nicht nur den Schienenbahnen, sondern auch den genehmigten Linien rücksichtslosen Wettbewerb. Dadurch wird das verkehrspolitische Ziel der Verordnung, den regelmäßigen Linienverkehr in den gesamten öffentlichen Verkehr sachgemäß einzugliedern, nicht erreicht. Die Wiederherstellung des früheren Rechtszustandes, nämlich die Ausdehnung des Genehmigungszwanges auf alle Kraftfahrzeuge, ist geboten."

Die privaten Kraftfahrunternehmer, die die Genehmigung für die Durchführung ihres Linienverkehrs haben, lassen sich in zwei Gruppen gliedern, je nachdem, ob ihnen für die Durchführung ihres Linienverkehrs von der Regierung Voll- oder Teilkonzession gewährt wird. Der Umfang der Konzession bestimmt sich nach dem Verkehrsbedürfnis der in Frage stehenden Strecke. Der ersten Gruppe wird bei der Errichtung einer Linie keinerlei Beschränkung auferlegt; sie kann den Verkehr nach ihrem eigenen Gutdünken einrichten und ist an Anordnungen Dritter nicht gebunden. Die zweite Gruppe muß sich dagegen eine Beschränkung ihrer Verkehrsdurchführung gefallen lassen. Die Beschränkungen, die diesen Unternehmern auferlegt werden, können verschiedener Art sein. So können dem Kraftfahrunternehmer die Anzahl der Fahrten oder die Abfahrtszeiten seiner Omnibusse vorgeschrieben, die Beförderung kann auf eine bestimmte Gruppe von Personen (z. B. Fabrikarbeiter) beschränkt sein u. a. m. Betreibt der private Kraftfahrzeugunternehmer eine Personenkraftfahrlinie auf einer Strecke, auf der auch eine Kraftpostlinie besteht, so wird ihm häufig die Verpflichtung auferlegt, daß seine Fahrten während der Zeit des Verkehrs von Kraftpostwagen zu ruhen haben.

§ 29. Die Sonderfahrten der DRP als Hauptangriffspunkt des privaten Kraftfahrgewerbes.

1. Die Argumente der Post zur Rechtfertigung ihres Sonderfahrtenbetriebes in kritischer Beleuchtung.

Während früher der Kraftfahrlinienverkehr der DRP im Mittelpunkt der Anfeindungen durch das private Kraftfahrgewerbe stand, richten sich heute die Angriffe in der Hauptsache gegen den Kraftpostsonderfahrtenverkehr. Gerade in letzter Zeit wurde die Frage der Einstellung oder der Einschränkung des Kraftpostsonderfahrtenverkehrs wiederholt in der verkehrswirtschaftlichen Literatur erörtert. Die Post hat die Forderung nach einer Einstellung ihres Sonderfahrtenverkehrs aus den verschiedensten Gründen abgelehnt. Neben den kulturellen Zwecken, denen die Kraftpostsonderfahrten häufig dienen*) und auf die auch die DRP besonders hinweist, sind es in der Hauptsache Argumente rechtlicher und wirtschaftlicher Art, die die DRP zur Rechtfertigung ihres Sonderfahrtenverkehrs anführt, die aber nur zum Teil anzuerkennen sind.

Die DRP behauptet, daß die Ausführung von Sonderfahrten zu dem der DRP zugewiesenen Aufgabenkreis gehöre, wobei die gesetzliche Grundlage im § 52 PO zu finden sei. In diesem Paragraphen würden die Sonderfahrten ausdrücklich dem Aufgabenkreis der DRP zugewiesen. Diese Argumentation der DRP scheint uns aber unzutreffend zu sein.**) Wohl hat die PO von 1921 die moderne Sonderfahrt der historischen Extrapost gleichgesetzt, es ist aber nicht zu bestreiten, daß seit der Entwicklung von der Postkutsche zum modernen Postomnibus sich der Rechtsbegriff „Extrapost" grundlegend gewandelt hat. Formell kann sich die DRP also noch darauf berufen, daß die Ausführung von Sonderposten in ihren Aufgabenkreis gehöre, tatsächlich müssen aber unter Berücksichtigung der Wandlung des in Frage stehenden Rechtsbegriffes starke Bedenken auftreten, die auch von der

---

*) So wurden z. B. im Laufe des Jahres 1934 in München durch Kraftpostsonderfahrten ausländische Studierende unentgeltlich zur Besichtigung der Arbeitslager in Murnau gefahren. Solche Fahrten sind zweifellos von ideellem und kulturellem Wert, da sie Ausländern einen Einblick in das Leben und in den Geist des neuen Reiches verschaffen.

**) Auch im „Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande" vom 4. 12. 1934, (RGBl. I S. 1220) wird ausdrücklich im § 14 II festgestellt, daß der Gelegenheitsverkehr nicht zu den Aufgaben der Post gehöre.

Rechtslehre geteilt werden. Dem Hinweis des privaten Kraftfahrgewerbes, daß die Sonderfahrten der DRP mit postalischen Aufgaben heute nichts mehr zu tun haben und deshalb auch nicht zum Aufgabenkreis der DRP gehören können, wird man sich nicht verschließen können.

Weiterhin führt die DRP an, daß sie auf dem Gebiete des Sonderfahrtenverkehrs viel ältere Rechte geltend zu machen habe als die privaten Kraftfahrunternehmer. Es entspricht den Tatsachen, daß die DRP Sonderfahrten und Rundfahrten schon zu einer Zeit gepflegt hat, als die meisten der heute auf diesem Gebiete tätigen privaten Kraftfahrunternehmer sich damit überhaupt noch nicht befaßten. Dennoch dürfte auch dieses Argument einer ernsthaften Kritik nicht standhalten können; denn die Geltendmachung älterer Rechte ist im Verkehrswesen immer ein Hemmnis für eine gesunde Verkehrsentwicklung, wie dies ja auch deutlich in den ersten Jahren des Wettbewerbskampfes der Eisenbahn gegenüber dem Kraftwagen zum Ausdruck kam. Dieser Hinweis ist ebensowenig berechtigt wie vor einigen Jahren der Hinweis der Reichsbahn, daß sie sich auf ältere Rechte als der Kraftverkehr berufen könne.

Dagegen weist die DRP mit Recht darauf hin, daß ihr bei ihren Sonderfahrten keine Sonderstellung eingeräumt ist. In dieser Hinsicht wird zuzugeben sein, daß die Angriffe des privaten Kraftfahrgewerbes gegen die Sonderfahrten der DRP jeder Berechtigung entbehren, weil es – anders wie im Personenkraftfahrlinienverkehr – jedem Kraftfahrunternehmer unbenommen bleibt, Sonderfahrten auszuführen, ohne daß eine besondere Genehmigung dafür nach den heute noch geltenden rechtlichen Bestimmungen erforderlich ist.*)

Diesen Hinweisen rechtlicher Art, fügt die DRP noch solche wirtschaftlicher Art zur Rechtfertigung ihres Sonderfahrtenverkehrs an. Das Hauptargument wirtschaftlicher Art für die Aufrechterhaltung des Kraftpostsonderfahrtenverkehrs besteht in der Behauptung der DRP, daß die Durchführung ihrer Sonderfahrten für sie ein Gebot der Wirtschaftlichkeit sei. Die Post sei dadurch in der Lage, ihren Kraftwagenpark und ihr Personal wirtschaftlicher auszunützen. Weiterhin sei es das Ziel und die Aufgabe der DRP, das ganze Land gleichmäßig mit einem ausgedehnten Netz von Kraftpostlinien zu durchziehen,

*) Mit dem Inkrafttreten des „Gesetzes über die Beförderung von Personen zu Lande" vom 4. 12. 34, das den Gelegenheitsverkehr der privaten Kraftverkehrsunternehmen der Konzessionspflicht unterwirft (RGBl. I S. 1220), wird auch dieser Hinweis der DRP seine Berechtigung verlieren.

insbesondere auch dort bequeme und nützliche Verkehrsverbindungen zu schaffen, wo kein Gewinn zu erwarten ist und wo deshalb für den privaten Kraftfahrunternehmer kein Anreiz zu einer Verkehrseinrichtung besteht. Die DRP weist darauf hin, daß die Durchführung dieser Aufgabe für sie mit großen Opfern verbunden war. Die aus ihrer gemeinnützigen Betätigung sich ergebenden Verluste könne die DRP aber nur tragen, wenn diesen Verlusten auf der anderen Seite Leistungen im übrigen Kraftpostverkehr gegenüberstehen, die keine Zuschüsse erfordern. Die DRP müsse ihre Ausgaben mit ihren eigenen Einnahmen decken und sie habe aus öffentlichen Mitteln keine Zuschüsse zu erwarten. Zu den Quellen, die der DRP in ihrem Kraftfahrbetriebe einen geldlichen Ausgleich liefern, gehörten neben den rentablen Linien vor allen Dingen die Sonderfahrten. Der Anteil der Einnahmen aus den Kraftpostsonderfahrten sei so ausschlaggebend für das finanzielle Gesamtergebnis des Kraftpostbetriebes, daß bei einem Verzicht oder einer wesentlichen Minderung dieser Einnahmen die Aufrechterhaltung des Kraftpostliniennetzes in seinem bisherigen Umfange in Frage gestellt sei. Die Einstellung einer Anzahl unwirtschaftlicher Linien müsse die unvermeidliche Folge solcher Maßnahmen sein. Daher setzt sich die DRP für die unbedingte Erhaltung ihres Kraftpostsonderverkehrs ein.

Prüft man die Frage der Berechtigung der Kraftpostsonderfahrten im Hinblick auf dieses wirtschaftliche Argument der DRP, so werden die Gründe der Post anzuerkennen sein. Man wird von der DRP nicht erwarten können, daß sie den Sonderfahrtenverkehr zu Gunsten des privaten Kraftfahrgewerbes ohne weiteres aufgibt, weil ihr ja dieser Verkehr erst die Möglichkeit gibt, mit den Gewinnen aus diesen Sonderfahrten die Verluste, die auf den unrentablen Linien entstehen, z. T. auszugleichen, und weil dieser Ausgleich es der DRP ermöglicht, diese unwirtschaftlichen, gemeinnützigen Zwecken dienenden Linien weiterhin zu betreiben. Es läßt sich nicht rechtfertigen, daß die DRP die hohen Kosten zur Durchführung ihres planmäßigen Linienverkehrs aufwenden, aber die gewinnbringenden Sonderfahrten den privaten Kraftfahrunternehmungen überlassen soll, die sich in ihrem planmäßigen Linienverkehr nur auf die Durchführung rentabler Linien beschränken.

Die DRP wendet ferner gegen die Angriffe der privaten Kraftfahrunternehmer ein, daß ihr Sonderfahrtenverkehr bei weitem nicht in dem Umfange betrieben werde, wie dies von Seiten des privaten

Kraftfahrgewerbes dargestellt werde. Die Sonderfahrten der DRP würden eine viel gerechtere Beurteilung finden, wenn bekannt wäre, welch geringe Bedeutung der Sonderfahrtenverkehr der DRP im Verhältnis zum Sonderfahrtenverkehr der privaten Kraftfahrunternehmer besitze.

Stellt man den Umfang des Sonderfahrtenverkehrs der privaten Kraftfahrunternehmungen demjenigen der DRP gegenüber, so ergibt sich nach den statistischen Unterlagen der Abwicklungsstelle der Abteilung VI des RPM München, die folgende Uebersicht:

Gegenüberstellung des Sonderfahrtenverkehrs der DRP und des privaten Kraftfahrgewerbes (absolute Zahlen):

	in Bayern	im ganzen Reiche
a) **Kraftfahrbetriebe:**		
Zahl der priv. Kraftfahrunternehmer	913	3 575
Zahl der Sonderfahrtsbetriebe*) der DRP	21	120
Gesamtzahl:	934	3 695
b) **Zahl der Kraftfahrzeuge für den Sonderfahrtenverkehr:**		
Privatkraftfahrunternehmer	1 181**)	5 777
DRP	49	271
	1 230	6 048

*) Unter einem Sonderfahrtsbetrieb versteht man einen Kraftpostbetrieb, der ausschließlich für den Kraftsonderpostverkehr vorhanden ist.

**) Davon entfallen auf Kraftomnibusse 542
auf Lastkraftwagen 639

Die nachstehende Tabelle gibt die Verhältniszahlen aus der obigen Tabelle an, die einen bessereren Vergleichsmaßstab für die Größenverhältnisse des Sonderfahrtenverkehrs der DRP und desjenigen des privaten Kraftfahrgewerbes ergeben:

Gegenüberstellung des Sonderfahrtenverkehrs der DRP und des privaten Kraftfahrgewerbes (Verhältniszahlen):

	in Bayern	im ganzen Reiche
a) **Kraftfahrbetriebe:**	%	%
Zahl der priv. Kraftfahrunternehmer:	97,7	96,75
Zahl der Sonderfahrtsbetriebe der DRP	2,3	3,25
	100	100
b) **Zahl der Kraftfahrzeuge für den Sonderfahrtenverkehr:**	%	%
Private Kraftfahrunternehmer . . .	96,1	95,52
DRP	3,9	4,48
	100	100

Die beiden Tabellen lassen den Umfang des Sonderfahrtenverkehrs der DRP in Bayern im Vergleich zu dem der privaten Kraftfahrunternehmungen in diesem Verkehrsgebiet tatsächlich nur sehr gering erscheinen und man müßte auf Grund dieser Vergleichsziffern der Auffassung der DRP zustimmen, daß die allgemein herrschende Meinung, der Sonderfahrtenverkehr der DRP sei die Ursache oder auch nur eine Hauptursache für das Darniederliegen des privaten Kraftfahrgewerbes, wenig gerechtfertigt sei. Eine genauere Untersuchung des Sonderfahrtenverkehrs der DRP ergibt aber ein wesentlich anderes Bild.

Diese in den beiden Tabellen angeführten Zahlen, die die DRP der Feststellung des Umfanges ihres Sonderfahrtenverkehrs zu Grunde legt, berücksichtigen nur die Sonderfahrtenbetriebe und die Kraftpostomnibusse, die ausschließlich dem Sonderfahrtenverkehr dienen. Die DRP selbst begründet – wie an anderer Stelle dieser Arbeit schon dargelegt wurde – die Durchführung ihres Sonderfahrtenverkehrs damit, daß ihr planmäßiger Linienverkehr sie zwinge, zahlreiche

Reservefahrzeuge zu halten, und daß ihr die Sonderfahrten erst eine wirtschaftliche Ausnützung dieser Reservefahrzeuge, ja eine wirtschaftliche Ausnützung ihres vorhandenen Kraftfahrzeugbestandes überhaupt ermöglichen.

Es kann behauptet werden, daß die in den Tabellen angegebenen Zahlen nicht den tatsächlichen Anteil der DRP am Sonderfahrtenverkehr in Bayern darstellen. Zum Nachweis dieser Behauptung sei der Kraftsonderpostverkehr in Pirmasens als Beispiel angeführt. Dem Kraftpostbetrieb in Pirmasens ist ein Kraftomnibus zugewiesen, der ausschließlich dem Sonderfahrtenverkehr dient und der daher in den beiden Tabellen auch berücksichtigt ist. Der Kraftsonderpostverkehr müßte demnach in Pirmasens fast bedeutungslos sein, da ja für einen solchen Verkehr nur 1 Kraftpostomnibus zur Verfügung steht. Tatsächlich aber ist in dieser Stadt der Sonderfahrtenverkehr der DRP sehr stark entwickelt. Während der Reisezeit stellt die Postverwaltung an Sonntagen oft mehr als ¼ ihres 35 Kraftwagen umfassenden Wagenparkes zur Verfügung; auch an Wochentagen werden sehr häufig Sonderfahrten durchgeführt. Seit dem Jahre 1933 ist gerade in der Reisezeit noch eine bedeutende Steigerung dieses Kraftsonderpostverkehrs zu verzeichnen. Diese Steigerung gelang der DRP durch geschickte Werbung für ihre „Fahrten ins Blaue." Diese Kraftpostfahrten mit einem für die Teilnehmer unbekannten Reiseziel sind beim reisenden Publikum sehr beliebt geworden. Die DRP läßt diese Fahrten, die ebenso wie viele andere Kraftpostsonderfahrten mit Kraftwagen ausgeführt werden, die dem planmäßigen Linienverkehr entzogen sind, die also nicht ausschließlich dem Kraftsonderpostverkehr dienen, bei der Feststellung des Umfanges ihres Sonderfahrtenverkehrs gänzlich unberücksichtigt. Bedenkt man, daß auch in Orten, wo kein Sonderfahrtsbetrieb besteht, dennoch mit den für die planmäßigen Linien bereitstehenden Kraftpostomnibussen Sonderfahrten ausgeführt werden, die die DRP wiederum unberücksichtigt läßt, so kommt man zu folgendem Ergebnis: Sowohl der von der DRP angeführte Anteil ihrer Sonderfahrtenbetriebe als auch der Anteil ihrer Kraftfahrzeuge, die bei Sonderfahrten Verwendung finden, ist viel zu gering. Die DRP versucht dadurch, daß sie die bedeutsame Zahl der Sonderfahrten, die mit den ihrem Linienbetrieb entzogenen Wagen ausgeführt werden, unberücksichtigt läßt, den Umfang ihres Sonderfahrtenverkehrs viel geringer darzustellen, als er in Wirklichkeit ist. Unter Berücksichtigung

dieser Tatsache dürften auch die Einwendungen des privaten Kraftfahrgewerbes gegen den Kraftsonderpostverkehr, soweit sie den Umfang dieses Verkehrs betreffen, nicht unberechtigt sein.

Kommt man bei Abwägung des Für und Wider zu dem Ergebnis, daß der Sonderfahrtenverkehr der DRP trotz aller z. T. nicht unberechtigten Einwendungen des privaten Kraftfahrgewerbes dennoch zu befürworten ist, so muß man damit auch die Behauptung der privaten Kraftfahrunternehmer, die Sonderfahrten der DRP ständen im Widerspruch mit den Richtlinien und Grundsätzen der neuen Staatsführung, als unzutreffend ansehen. Von privater Seite wird betont, daß sich der Staat auf die Wirtschaftsführung beschränken müsse, und daß es nicht angängig sei, dem freien Gewerbe Wettbewerb zu bereiten. Gerade der öffentliche Charakter der DRP verpflichte sie, die Einstellung ihres Sonderfahrtenverkehrs vorzunehmen, da dieser Verkehr dem freien Unternehmer nur einen unnötigen Wettbewerb verursacht. Diese Meinung kann solange nicht als richtig angesehen werden, als der Sonderfahrtenverkehr der DRP für diese die Bedeutung der finanziellen Ausgleichsmöglichkeit für ihren gesamten Kraftverkehr behält und damit auch für die Allgemeinheit seine Bedeutung hat; denn die Einstellung des Sonderfahrtenverkehrs mit der unausbleiblichen Folge der Einstellung einer Anzahl aus sozialen, kulturellen oder volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten heraus errichteten unwirtschaftlichen Linien müßte eine solch schädigende Auswirkung für die Belange der Allgemeinheit haben, daß eine derartige Maßnahme durchaus nicht im Sinne der heutigen Staatsführung liegen kann. Es entspricht vielmehr dem nationalsozialistischen Grundsatz, wenn über die Interessen eines verhältnismäßig kleinen Berufsstandes die Interessen der Allgemeinheit an der Erhaltung und an dem weiteren Ausbau des bestehenden Verkehrsnetzes gestellt werden. Erst wenn eine Lösung gefunden wird, die der DRP die Möglichkeit gibt, auf die Durchführung ihres im Allgemeininteresse betriebenen unwirtschaftlichen Linienverkehrs zu verzichten, ohne daß aber mit dieser Maßnahme eine Lücke in das bestehende Verkehrsnetz gerissen wird, könnte der Kraftpostsonderverkehr der DRP als nicht mehr berechtigt angesehen werden.

2. Die Gegensätze in der Tarifgestaltung.

Von Seiten der privaten Kraftfahrunternehmer wird der DRP der Vorwurf gemacht, daß sie mit ihren Preisen den privaten Wettbewerb

aus dem Felde schlage. Die Preise der Post seien so niedrig, daß es einem privaten Kraftfahrunternehmer nicht möglich sei, Fahrten zu diesen Beförderungspreisen auszuführen.

Dieser Vorwurf gegen die DRP ist nicht berechtigt. Untersuchungen*) bei 1049 privaten Sonderfahrtbetrieben im Reiche haben ergeben, daß bei durchschnittlicher Wagenausnutzung

10 Sonderfahrtsbetriebe einen Preis bis zu
1 Pfg. pro Personenkilomter,
471 Sonderfahrtsbetriebe einen Preis zwischen
1—2 Pfg. pro Personenkilometer,
405 Sonderfahrtsbetriebe einen Preis zwischen
2—3 Pfg. pro Personenkilometer,
120 Sonderfahrtsbetriebe einen Preis zwischen
3—4 Pfg. pro Personenkilometer,
28 Sonderfahrtsbetriebe einen Preis zwischen
4—5 Pfg. pro Personenkilometer,
15 Sonderfahrtsbetriebe einen Preis über
5 Pfg. pro Personenkilometer

forderten. Die Hälfte der Betriebe hatte demnach einen Fahrpreis von 1 und 2 Pfg. für den Personenkilometer, ein weiterer erheblicher Teil der Betriebe einen solchen zwischen 2 und 3 Pfg. pro Personenkilometer und nur ein verhältismäßig geringer Teil wies einen Fahrpreis von 3 Pfg. und mehr als 3 Pfg. pro Personenkilometer auf. Demgegenüber beträgt der durchschnittliche Fahrpreis beim Kraftsonderpostverkehr 2,5—3 Pfg. für den Personenkilometer. Hieraus ergibt sich, daß der Vorwurf, die DRP unterbiete die Preise der privaten Kraftfahrunternehmer, nicht gerechtfertigt ist. Es ist nur eine kleine Zahl privater Unternehmer, deren Preise höher sind als die der DRP; die bei weitem größere Zahl dagegen unterbietet die Preise der DRP. Diese Tatsache wird bekräftigt durch Spezialuntersuchungen in Pirmasens, wo die privaten Kraftfahrunternehmer die Fahrpreise der DRP z. T. bis zu 50 Prozent unterbieten. Dagegen war nnr in einem Falle festzustellen, daß die DRP die Fahrpreise der Privatunternehmer unterboten hatte.

Im planmäßigen Linienverkehr ist es leicht erklärlich, daß die privaten Kraftfahrunternehmer die Preise der DRP unterbieten können,

---

*) „Das Kraftpostwesen und seine Gegner" in der „Deutschen Verkehrszeitung" Nr. 19 vom 13. 5. 1933.

da sie sich nur auf gut rentierende Linien beschränken und daher auch nicht — wie dies bei der DRP der Fall ist — mit dem Ertrage guter Linien das ungünstige Ergebnis anderer unwirtschaftlicher Linien ausgleichen müssen. In diesem Falle ist eine niedrige Tarifansetzung auch wirtschaftlich berechtigt. Dies ist jedoch dann nicht mehr der Fall, wenn — wie dies im Sonderfahrtenverkehr der privaten Kraftfahrunternehmer sehr häufig geschieht — der Fahrpreis ohne Rücksicht auf das wirtschaftliche Ergebnis nur zu dem Zwecke unter die Selbstkosten herabgesetzt wird, der DRP einen erfolgreichen Wettbewerb machen zu können. Eine Preisunterbietung, die den Zweck hat, den Wettbewerber auszuschalten, läßt sich betriebswirtschaftlich nur dann rechtfertigen, wenn damit gerechnet werden kann, daß das Vorhaben gelingt und daß dann die durch die Preisunterbietung entstandenen Ausfälle später durch einen erhöhten Ausnutzungsgrad der Kraftfahreinrichtungen ausgeglichen werden können. Mit dieser Möglichkeit wird jedoch bei einem Wettbewerb mit der DRP in den meisten Fällen nicht gerechnet werden können. Oft findet man eine solche Preispolitik bei privaten Kraftfahrunternehmern, die ihren Betrieb neu errichtet haben und bei denen noch eine richtige Kalkulationsgrundlage fehlt.

Wie bereits angedeutet, sind in Bayern Fälle zu verzeichnen,*) wo die DRP bewußt die Preise der Privatunternehmer unterboten hat. Diese gelegentlich vorkommenden Preisunterbietungen müssen grundsätzlich abgelehnt werden. Sie liegen auch nicht im Sinne des Reichspostministers, der solche Maßnahmen, die ohne den Versuch gegenseitiger Verständigung und ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Kostenberechnungen erfolgen, als durchaus unerwünscht ansieht, weil diese Maßnahmen immer zu Reibereien mit dem privaten Kraftfahrgewerbe führen müssen und einem Zusammenarbeiten mit den privaten Kraftfahrunternehmungen entgegenlaufen**). Dieser Einstellung des Reichspostministers ist zu entnehmen, daß die DRP bestrebt ist, die bisherigen Gegensätze, die im besonderen Maße auf dem Gebiete der Tarifgestaltung liegen, zu überbrücken.

---

*) „Das Kraftpostwesen — ein Gegner der privaten Omnibusgewerbe!" in „Großkraftwagen und Verkehrswirtschaft", 1933, Heft 6, Seite 69—72.

**) Rundschreiben des Reichpostministers vom 23. 4. 34 an die Reichspostdirektionen (P IX 2/2) entnommen.

§ 30.

Der gegenwärtige Stand der angestrebten Zusammenarbeit.

Das Verhältnis zwischen den privaten Kraftfahrunternehmungen und der DRP hätte sich in den letzten Jahren wesentlich einfacher und vorteilhafter gestalten können, wenn die privaten Kraftfahrunternehmungen, anstatt die DRP mit allen Mitteln zu bekämpfen, eine Verständigung mit ihr angestrebt hätten. Die Behauptung der Privatunternehmer, daß die DRP ihre auf Grund des Gesetzes bevorzugte Stellung im Kraftverkehr rücksichtslos ausgenutzt habe, entspricht nicht den Tatsachen. Die DRP hat in Bayern schon mehrmals mit Privatkraftfahrunternehmern Verträge abgeschlossen, die dem ungesunden Verhältnis ein Ende machen sollten. In den meisten Fällen war das Ergebnis dieser Abmachungen, daß sich die privaten Kraftfahrunternehmer nicht an die vertraglichen Bindungen hielten, so daß sich die DRP schließlich gezwungen sah, die Verträge wieder zu lösen. Nach diesen Erfahrungen hätte man es der DRP nicht übel nehmen können, wenn sie auf weitere Vertragsabschlüsse mit dem privaten Kraftfahrgewerbe nicht mehr eingegangen wäre. Wenn sie es nun in jüngster Zeit dennoch wieder in einer Reihe von Fällen tat, so ist dies ein Beweis dafür, daß die DRP zu vertraglichen Bindungen immer bereit ist, wenn eine ehrliche Zusammenarbeit gewährleistet ist.

Nachfolgend soll ein Beispiel einer solchen Zusammenarbeit zwischen DRP und dem privaten Kraftfahrgewerbe angeführt werden. Es handelt sich um eine Vereinbarung, die zwischen der DRP München und den Lohnkutschern von Garmisch-Partenkirchen für den Sommer 1934 getroffen wurde. Zwischen den beiden Parteien wurde folgendes festgelegt:*)

„1. Bei den Kreisrundfahrten Garmisch – Walchensee und Garmisch – Hohenschwangau werden Beiwagen nur abgefertigt, wenn sie mit den vorhandenen und den von Ettal und Oberammergau gemeldeten Fahrgästen mindestens zu zwei Drittel besetzt sind. Trifft dies nicht zu, so werden diese Fahrgäste veranlaßt, sich mit Privatdroschken zu den gleichen Preisen befördern zu lassen. Irgendwelche Nachforderungen an die DRP oder an die Fahrgäste sind ausgeschlossen. Ebenso wird in Oberammergau bei der Abfertigung der Kursfahrten Oberammergau – Linderhof verfahren.

---

*) Dem Aktenmaterial der Abwicklungsstelle des RPM/VI (P IX 2/2) entnommen

Die Lohnkutscher in Garmisch und Oberammergau bestellen einen Vertrauensmann, der ihre Vertretung bei den Postämtern Garmisch, Partenkirchen und Oberammergau übernimmt und dafür einsteht, daß

a) die Privatdroschken, mit denen die überzähligen Postreisenden befördert werden, in gutem Zustande sind;
b) die Wagenführer fahrkundig und verlässig sind;
c) der Droschkenhalter bei einer leistungsfähigen Versicherungsgesellschaft versichert ist.

2. Bei Bereitstellung von Sonderfahrten für mehr als 80 Personen verständigen die Postämter Garmisch, Partenkirchen und Oberammergau den Vertrauensmann der Lohnkutscher und verhandeln mit ihm über die Beförderung der die Zahl 80 übersteigenden Fahrgäste mit Privatdroschken. Die Droschken dürfen nur mit der zugelassenen Anzahl von Fahrgästen besetzt werden. Die Kilometerfahrpreise für die Droschken werden vom Postamtsvorsteher mit dem Vertrauensmann der Lohnkutscher vereinbart. Den Abschluß mit den Sonderfahrtbestellern übernimmt das Postamt. Im Gesamtfahrpreis soll der den Droschkenkutschern zugestandene Satz nicht gesondert erscheinen. Den auf die Privatwagen treffenden Fahrpreis führt nach Bezahlung der Sonderfahrt das Postamt in einer Summe an den Vertreter der Lohnkutscher ab.

3. Lehnen bei Kursfahrten einzelne Fahrgäste oder bei Sonderfahrten die Besteller die Beförderung eines Teils der Reisegesellschaft mit Privatwagen ab, so können die Postämter Beiwagen auch mit einer Besetzung unter zwei Drittel abfertigen und die Sonderfahrten allein ausführen.

Benötigen umgekehrt die Lohnkutscher zur Durchführung einer bei ihnen bestellten Sonderfahrt noch Postomnibusse, so werden ihnen die Postämter Garmisch, Partenkirchen und Oberammergau solche zu den üblichen Preisen zur Verfügung stellen."

Diese Vereinbarung zeigt, daß ein Zusammenarbeiten von DRP und privatem Kraftfahrgewerbe sehr wohl möglich ist, wenn nur auf beiden Seiten der gute Wille dazu vorhanden ist.

Solche örtlichen Vereinbarungen tragen in hohem Maße dazu bei, bessere Beziehungen zwischen der DRP und dem privaten Kraftfahrgewerbe zu schaffen. Der Reichspostminister hat die DRP angewiesen, in diesem Sinne Abkommen mit privaten Kraftfahrunternehmungen zu treffen, die besonders auf die bisher so strittigen Fragen

der Tarifgestaltung und des Fahrtenprogramms Bezug nehmen sollen. Eine einheitliche und zentrale Fahrpreisregelung für ganz Bayern wird von der DRP als nicht zweckmäßig erachtet, vielmehr steht die DRP auf dem Standpunkt, daß örtliche Abmachungen den verschieden gelagerten Verhältnissen des bayerischen Verkehrsgebietes besser Rechnung tragen können.

Abschließend kann festgestellt werden, daß, wenn auch der gegenwärtige Stand der Zusammenarbeit durchaus noch nicht als ideal bezeichnet werden kann, sich doch immerhin das Verhältnis zwischen DRP und privatem Kraftfahrgewerbe gegenüber den vergangenen Jahren schon wesentlich gebessert hat. Dennoch darf nicht verkannt werden, daß auch heute noch die allgemeine Einstellung des privaten Kraftfahrgewerbes zum Kraftfahrverkehr der DRP eine grundsätzlich negative ist.

§ 31.

Betrachtungen über das zukünftige Verhältnis zwischen Kraftpost und privatem Kraftfahrgewerbe.

Bei den Betrachtungen über das zukünftige Verhältnis zwischen Kraftpost und privatem Kraftfahrgewerbe handelt es sich um eine Teilfrage des heute im Mittelpunkt der Verkehrspolitik stehenden Problems „private oder öffentliche Verkehrswirtschaft." In seiner Gesamtheit betrachtet, geht dieses Problem über den Rahmen dieser Arbeit weit hinaus. Die Frage, die in dieser Arbeit beantwortet werden soll, heißt: Soll der Personenkraftverkehr von privaten oder öffentlichen Kraftverkehrsunternehmungen ausgeführt werden?

Die Befürchtungen des privaten Kraftfahrgewerbes, daß Bestrebungen im Gange sind, die darauf hinzielen, dem öffentlichen Kraftverkehr ein Verkehrsmonopol einzuräumen, scheinen zumindest hinsichtlich der Personenbeförderung nicht zuzutreffen. Eine solche Lösung wäre aber auch durchaus nicht zu wünschen; denn ein gesunder Wettbewerb wird für die Verkehrswirtschaft immer nur von Vorteil sein. Treffend sind darüber die Worte Adolf Webers*): „Keiner, der Sinn für Realpolitik hat, denkt daran, die staatliche Zwangsschablone auf das gesamte Wirtschaftsleben auszudehnen. Die Mängel des Staatsbetriebs haben die Erfahrung zu offenkundig gemacht: Einengung der

*) Weber, Adolf: „Ende des Kapitalismus", 1929, Seite 61.

freien Betätigungsmöglichkeit, Mangel an Verantwortungsfreudigkeit in finanziellen Fragen und vielfaches Vorgesetztenverhältnis."

Es läßt sich nun die Frage aufwerfen: Kann man den Personenkraftverkehr uneingeschränkt der Privatwirtschaft überlassen? Gegen eine solche Regelung lassen sich Einwände vorbringen, die auch diese Lösung nicht als die richtige erscheinen lassen: Eine den wirklichen Bedürfnissen des Landes dienende Erweiterung des Personenverkehrs läßt sich nicht unter privatwirtschaftlichen Rentabilitätsgesichtspunkten durchführen. Es geht nicht an, daß von privaten Kraftverkehrsunternehmungen nur rentable Linien gefahren werden, daß dagegen Verbindungen, die im Interesse des Landes und seiner Wirtschaft ebenfalls durch den Kraftverkehr geschaffen werden müßten, deshalb unterbleiben, weil sie unrentabel sind.

Auf Grund der vorangestellten Darlegungen wäre nun der Schluß naheliegend, den Personenkraftverkehr von gemischtwirtschaftlichen Verkehrsunternehmungen durchführen zu lassen, weil diese Unternehmungen die Vorteile des privatwirtschaftlichen Betriebes in sich schließen, gleichzeitig aber dessen Nachteile ausschließen. Die Erfahrungen haben jedoch gezeigt, daß auch bei der gemischtwirtschaftlichen Unternehmung die privatwirtschaftliche Seite häufig so stark überwiegt, daß auch diese Unternehmungsform infolge des oft sehr ausgeprägten Gewinnstrebens den allgemeinen Bedürfnissen des Landes nicht genügend Rechnung tragen würde.

Man kommt somit zu dem Ergebnis, daß die Lösung nicht in einem Entweder—Oder liegen darf. Vielmehr muß die Durchführung des Personenkraftverkehrs sowohl vom privaten als auch vom öffentlichen Kraftverkehr geschehen. Eine solche Lösung wird die Interessen der Bevölkerung und der Wirtschaft am besten wahren. Den Einwand, daß diese Lösung gegenüber der bisherigen Regelung keinen Fortschritt bringe, kann man nicht gelten lassen; denn es ist ja gerade die Aufgabe der Verkehrspolitik, die Interessen sowohl des privaten als auch des öffentlichen Kraftverkehrs in Einklang zu bringen. Es gilt Mittel und Wege zu finden, die die bisherigen Reibungspunkte zwischen den Trägern des öffentlichen Kraftverkehrs und dem privaten Kraftfahrgewerbe beseitigen. Dabei muß beiden Parteien — der Kraftpost und dem privaten Kraftfahrgewerbe — Rechnung getragen werden. Eine Lösung, die auf der Grundlage eines Entweder—Oder aufgebaut ist und damit immer nur einer Partei entgegenkommen kann, ist unzureichend, weil sie den Kern weiterer Reibungspunkte in sich

birgt. Kein Gegeneinanderarbeiten, sondern ein Miteinanderarbeiten muß Grundlage für die Regelung des Personenkraftverkehrs sein. Alle am Personenkraftverkehr beteiligten Unternehmungen, gleichgültig, ob diese privater oder öffentlicher Art sind, müssen sich darüber klar sein, daß der Verkehr nicht Selbstzweck, sondern nur ein Hilfsmittel für die Gesamtwirtschaft ist und nur der Diener der Gesamtwirtschaft sein darf.

In den nachfolgenden Erörterungen wird gezeigt, daß es Möglichkeiten gibt, die geeignet sind, die noch bestehenden Gegensätze zwischen Kraftpost und dem privaten Kraftfahrgewerbe zu überbrücken. Ein solches Mittel zur Beseitigung der Gegensätze ist vor allen Dingen in vertraglichen Abmachungen zu sehen, die zwischen der Kraftpost und privaten Kraftverkehrsunternehmungen geschlossen werden. So wertvoll solche Vereinbarungen an und für sich sind, so wertlos sind sie aber, wenn sich ein Vertragsteil nicht an die vertraglichen Bindungen hält. Um ein vernünftiges Zusammenarbeiten zwischen Kraftpost und privatem Kraftfahrgewerbe zu gewährleisten, muß deshalb unbedingt gefordert werden, daß solche Vereinbarungen von beiden Parteien künftighin gewissenhaft eingehalten werden. Es darf nicht sein, daß der eine Vertragsteil einseitig gebunden wird, während der anderen Partei etwa eine Unterbietung vereinbarter Preise unbenommen bleibt. So war das Ergebnis der Preisvereinbarungen der DRP mit privaten Kraftfahrunternehmungen im Jahre 1933 bei der RPD Speyer, daß sich die Privatunternehmer überhaupt nicht an das Abkommen gebunden fühlten. Sie gingen formell auf die Abmachungen ein, setzten aber in der Praxis das bisher geübte Verfahren der Preisunterbietung unbekümmert auch weiterhin fort. Daß unter diesen Umständen eine Zusammenarbeit bisher nicht möglich war, ist klar.

Glücklicherweise scheint sich hier eine grundlegende Wandlung vollzogen zu haben; denn es kann festgestellt werden, daß die von der DRP mit privaten Kraftverkehrsunternehmungen im Jahre 1934 eingegangenen Bindungen von beiden Seiten gewissenhaft befolgt wurden. Diese Tatsache läßt den Schluß zu, daß für die gegenwärtig bestehenden und für die in Zukunft abzuschließenden örtlichen Vereinbarungen eine bessere und ehrlichere Zusammenarbeit gewährleistet zu sein scheint. Es muß auch in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen werden, daß sich die Verhältnisse gegenüber den früheren Jahren doch wesentlich geändert haben. Eine inzwischen erfolgte straffe Organisation des gesamten gewerblichen Kraftverkehrs in den Reichsverband

des Kraftfahrgewerbes berechtigt zu der Hoffnung, daß es künftighin nicht mehr vorkommen wird, daß Vereinbarungen zwischen der DRP und den privaten Kraftfahrunternehmern von den letzteren in der Praxis überhaupt nicht beachtet werden. Der Zusammenschluß aller privaten Kraftfahrunternehmungen im Reichsverband des Kraftfahrgewerbes wird einem sinnvollen Zusammenarbeiten der DRP mit den Privatunternehmern nur dienlich sein können.

Daneben steht eine rechtliche Regelung des Gelegenheitspersonenverkehrs zu erwarten, die sicherlich auch zu einer Entspannung des bisher gerade im Sonderfahrtenverkehr ungesunden Verhältnisses zwischen DRP und privatem Kraftfahrgewerbe führen wird. Einer Presseveröffentlichung des Reichsverkehrministers zufolge*) ist ein allgemeiner Genehmigungszwang auch für Gelegenheitsfahrten mit Kraftfahrzeugen in Aussicht genommen.**) Gleichzeitig soll der Gelegenheitsverkehr der öffentlichen Hand, insbesondere derjenige der DRP eingeschränkt werden. Es ist noch nicht bekannt, wie diese Einschränkung vorgenommen werden soll und wie sich dann der Kraftsonderpostverkehr überhaupt gestalten wird. Es würde verschiedene Möglichkeiten geben, den Kraftsonderpostverkehr einzuschränken. Es könnte verlangt werden, daß die DRP keine Sonderfahrtsbetriebe und keine besonderen Fahrzeuge für die Ausführung von Sonderfahrten nach einem bestimmten Zeitpunkt mehr halten darf, sondern daß sie nur mehr mit ihren normalerweise ihrem Linienverkehr dienenden Kraftfahrzeugen Sonderfahrten ausführen darf. Eine gewisse Uebergangszeit müßte in diesem Falle der DRP gewährt werden, in der die besonders für den Kraftsonderpostverkehr vorhandenen Einrichtungen allmählich aufgebraucht werden könnten. Man könnte aber auch umgekehrt verfahren, d. h. die DRP darf eine gewisse Anzahl Sonderfahrtbetriebe mit besonderen Kraftsonderpostomnibussen halten, die Durchführung von Sonderfahrten mit Wagen, die dem planmäßigen Verkehr entzogen sind, ist ihr aber nicht mehr gestattet. Vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus wäre der erste Weg der bessere, weil dadurch die Post ihre betriebstechnisch nicht voll verwendeten Wagen besser ausnutzen kann. Nicht zweckmäßig erscheint es, den Sonderfahrtenverkehr in der bisherigen

---

*) Frankfurter Zeitung vom 24. 11. 33.

**) Durch das „Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande" vom 4. 12. 34 (RGBl. I S. 1220) wird die Konzessionspflicht für den Gelegenheitsverkehr ab 1. April 1935 eingeführt werden.

Art (Kombination der beiden gezeigten Wege) aufrechtzuerhalten und hier eine Einschränkung vorzunehmen, da – wie der gegenwärtige Zustand zeigt – eine Kontrolle des Sonderfahrtenverkehrs nur schwer möglich ist*)

Mit einer Einschränkung des Sonderfahrtenverkehrs der DRP wäre der Forderung des privaten Kraftfahrgewerbes endlich Rechnung getragen und ein weiterer wesentlicher Reibungspunkt zwischen dem privaten Kraftfahrunternehmer und der DRP aus dem Wege geräumt.

Gleichzeitig sieht die rechtliche Neuregelung des Gelegenheitspersonenverkehrs den Konzessionszwang für diesen Verkehr vor. Auch diese Maßnahme ist sowohl im Interesse der Allgemeinheit als auch im Interesse guter Beziehungen zwischen DRP und privatem Kraftfahrgewerbe zu begrüßen.**)

Diese Regelung liegt im Allgemeininteresse, weil sie eine erhöhte Verkehrssicherheit zur Folge haben wird; denn die Konzessionsfreiheit im Sonderfahrtenverkehr führte dazu, daß neben Kraftomnibussen immer mehr Lastkraftwagen für die Personenbeförderung Verwendung fanden. Es muß einleuchten, daß die Zahl der Unglücksfälle in letzter Zeit stark stieg, weil Lastkraftwagen eben nicht für eine Personenbeförderung gebaut sind. Neben dieser erhöhten Beförderungsgefahr ist ein weiteres ungünstiges Moment darin zu erblicken, daß diese Unternehmer in den meisten Fällen keiner Haftpflichtversicherung angeschlossen sind. Wenn man bisher vom Verbot einer Personenbeförderung auf Lastkraftwagen abgesehen hat, so geschah dies vermutlich deshalb, weil man der weniger bemittelten Bevölkerung, die sich die höheren Kosten einer Omnibusfahrt nicht leisten kann, die Möglichkeit solcher Fahrten zu einem billigen Preis nicht nehmen wollte. Diese Einstellung ist – vom sozialen Standpunkt aus betrachtet – wohl gerechtfertigt, vom Standpunkt der Verkehrssicherheit aus aber unbedingt zu verwerfen.

*) Nach dem „Gesetz über die Beförderung von Personen zu Lande" vom 4. 12. 34 (RGBl. I S. 1220) wird der Gelegenheitsverkehr der DRP folgendermaßen geregelt werden: Die DRP bedarf für den Gelegenheitsverkehr, soweit er mit Fahrzeugen des Linienverkehrs durchgeführt wird, keiner Genehmigung. Die Ausführung von Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen, die ausschließlich für diesen Verkehr bestimmt sind, gehört nicht zu den Aufgaben der DRP. Der Post ist es jedoch gestattet, mit den bei Inkrafttreten dieses Gesetzes vorhandenen, ausschließlich für den Kraftsonderpostverkehr bestimmten Fahrzeugen diesen Verkehr auf die Dauer von drei Jahren weiter zu betreiben. (§ 42).

**) Siehe Fußnote 2 auf S. 113.

Die DRP führt schon lange Zeit einen Kampf gegen diese Personenbeförderung auf Lastkraftwagen; denn es ist klar, daß diese Fahrten zu billigsten Preisen ausgeführt werden können, da ja die Qualität der Beförderung (Sicherheit, Bequemlichkeit usw.) eine denkbar schlechte ist. Die Personenbeförderung auf Lastkraftwagen wirkt sich für die DRP als ein nicht unbedeutender Wettbewerb aus. Der Kampf der DRP gegen diesen Wettbewerb hat nach den vorangestellten Ueberlegungen seine Berechtigung. Es wird nun für die Zukunft damit zu rechnen sein, daß nur demjenigen Kraftfahrunternehmer die Genehmigung zur Durchführung von Sonderfahrten erteilt wird, der den Nachweis einer bestimmten Qualität seiner Kraftwagen für die Personenbeförderung erbringen kann. Damit wird aber auch gleichzeitig dieser Gegensatz zwischen Privatunternehmer und DRP künftighin entfallen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß in der zu erwartenden rechtlichen Regelung des Gelegenheitsverkehrs insofern günstige Grundlagen für gute Beziehungen zwischen DRP und privatem Kraftfahrgewerbe geschaffen werden, als zwei der hauptsächlichsten Reibungspunkte zwischen den beiden Parteien beseitigt werden sollen: Auf der einen Seite soll der Forderung des privaten Kraftfahrgewerbes nach einer Einschränkung des Kraftsonderpostverkehrs entsprochen werden, auf der anderen Seite würde ein allgemeiner Genehmigungszwang für die Durchführung von Sonderfahrten und damit eine Eindämmung oder ev. ein Verbot der Personenbeförderung auf Lastkraftwagen dem Verlangen der DRP Rechnung tragen.

Die dann noch vorhandenen Gegensätze zwischen DRP und privatem Kraftfahrgewerbe könnten ohne Schwierigkeiten dadurch beseitigt werden, daß der DRP ihre rechtliche Sonderstellung im Personenkraftfahrlinienverkehr genommen und daß auch die Post, wie alle anderen Kraftverkehrsunternehmungen, dem Konzessionszwang unterworfen würde. Wenn dieser Forderung entsprochen würde, so wäre damit für die Zukunft sicherlich auch das letzte Hindernis für ein gutes Verhältnis zwischen DRP und privatem Kraftfahrgewerbe aus dem Wege geräumt.

II. Abschnitt:
Die Kraftpost und die Kraftverkehrsgesellschaften.

§ 32.

Allgemeines über die Kraftverkehrsgesellschaften und ihre Bedeutung für die Kraftpost.

Unter den Trägern des öffentlichen Kraftverkehrs nehmen nach der DRP die Kraftverkehrsgesellschaften den nächsten Platz ein. Es sind Gesellschaften, die unter Beteiligung von Reich, Ländern, Provinzialverbänden und Gemeinden errichtet wurden und deren Zweck zunächst lediglich in der Abwendung einer während des Weltkrieges drohenden Transportkrise lag. Angesichts der günstigen Erfolge dieser Kraftfahrbetriebe ist es verständlich, daß sie sich auch nach dem Kriege noch halten, ja sogar weiterentwickeln konnten. Im Jahre 1924 schlossen sich diese Kraftverkehrsgesellschaften, die nach dem Kriege meist die Form einer Aktiengesellschaft oder einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung annahmen, zur Wahrung ihrer technischen und wirtschaftlichen Interessen in der „Kraftverkehrs Deutschland G. m. b. H." zusammen. Diese Spitzenorganisation „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." schloß sich mit den ihr angegliederten Kraftverkehrsgesellschaften dem „Verband Deutscher Verkehrsverwaltungen, e. V., Berlin", der Spitzenvereinigung für Straßenbahnen, Klein- und Privatbahnen an.

Es liegt auf der Hand, daß so große Organisationen wie die Kraftverkehrsgesellschaften größtes Interesse daran haben, ihr Tätigkeitsgebiet möglichst weit zu stecken. Fast ausnahmslos betreiben diese Gesellschaften gleichzeitig Personen- und Güterverkehr. Die Personenbeförderung erstreckt sich auf die Vermietung von Personenwagen von Fall zu Fall, auf die Verwendung von Kraftomnibussen auf regelmäßig betriebenen Kraftfahrlinien und auf die Ausführung von Sonderfahrten; die Güterbeförderung erstreckt sich auf die Ausführung von Gütertransporten aller Art und auf den Betrieb ständiger Güterkraftfahrlinien.

Aus diesem Tätigkeitsbereich der Kraftverkehrsgesellschaften ist schon ihre Bedeutung für das Verkehrsleben zu ersehen und es ist zu verstehen, daß diese Kraftverkehrsgesellschaften die Stellung der Reichspost im Kraftfahrlinienverkehr ernstlich gefährden konnten. Gerade der Betrieb von regelmäßigen Personenkraftlinien der Kraftverkehrsgesellschaften hat anfänglich häufig zu Reibereien unter den beiden Trägern des öffentlichen Kraftverkehrs geführt. Um ein Gegeneinanderarbeiten zu verhindern, hat sich die Post mit einigen Kraftverkehrsgesellschaften auf gütlichem Wege durch vertragliche Abmachungen geeinigt.

§ 33. Die Verhältnisse in Bayern.

In Bayern lagen die Verhältnisse zunächst genau so wie im übrigen Reich. Wenn auch schon kleinere private Kraftfahrunternehmungen der Post einen z. T. recht empfindlichen Wettbewerb bereiteten, so konnten sie doch den Kraftpostverkehr in seiner Gesamtheit nie ernstlich gefährden. Erst durch das Hervortreten des „Kraftverkehr Bayern G. m. b. H.", einer Gesellschaft, die der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." angegliedert ist, drohte der Post ein ernsthafter Wettbewerb. Dieser Gesellschaft gelang es in kurzer Zeit sich in ganz Bayern im Güterverkehr eine beachtenswerte Stellung zu verschaffen. 1920 versuchte sie auch Personenkraftfahrlinien einzurichten. Es gelang aber den Bestrebungen des RPM/VI rechtzeitig einen Vertrag mit dem „Kraftverkehr Bayern G. m. b. H." abzuschließen und so die Ausführung dieses Planes zu verhindern.

Dieser Vertrag, der am 9. November 1921 zwischen dem RPM und dem Bayerischen Handelsministerium, als Aufsichtsbehörde für den mit finanzieller Beteiligung des bayerischen Staates gegründeten „Kraftverkehr Bayern G. m. b. H." geschlossen wurde, enthält folgende Bestimmungen:*)

1. „Dem RPM, Abteilung München, obliegt Einrichtung und Betrieb von Kraftomnibuslinien in Bayern zwecks Beförderung von Personen und Postsachen wie bisher; der „Kraftverkehr Bayern G. m. b. H." wird hierin mit dem RPM, Zweigstelle München, auch weiterhin nicht in Wettbewerb treten, es steht ihm aber frei, solche Linien, welche das RPM, Abt. München, aus irgendwelchen Gründen

*) Handakt Kraftverkehr Bayern P IX 1/4, im RPM, Abt. München.

nicht errichten bezw. betreiben will, im Benehmen mit diesem seinerseits aufzumachen.

2. Dem „Kraftverkehr Bayern G. m. b. H." obliegt Einrichtung und Betrieb von Lastkraftwagenlinien in Bayern zwecks Beförderung von Gütern; das RPM, Abt. München, wird künftig solche Güterlinien nicht mehr einrichten. Dem RPM, Abt. München steht es frei, vorhandene oder neu zu schaffende Kraftomnibuslinien durch Mitnahme von Anhängewagen in Verbindung mit den Kraftomnibussen zur Beförderung von Stückgütern auszunützen.

Ausnahmsweise kann das RPM, Abt. München, wo technische Gründe es erfordern, auf bestehenden Kraftomnibuslinien zur Erledigung der Stückgütertransporte auch Lastkraftwagenmaschinen laufen lassen.

3. Unterhält der „Kraftverkehr Bayern G. m. b. H." an einem Orte, welcher Ausganspunkt oder Endpunkt oder Streckenort einer vom RPM, Abt. München, betriebenen Kraftwagenomnibuslinie ist, eine Zweigstelle mit Wagenpark, so dürfen die vom RPM, Abt. München für den Stückgutverkehr dieser Linie allenfalls in Betrieb gestellten Lastkraftmaschinenwagen von der Reichspost zur Beförderung von Wagenladungsgütern auf dieser Linie oder außerhalb dieser Linie nicht verwendet werden, Transportinteressenten sind vielmehr durch die örtliche Reichspostvertretung auf Inanspruchnahme der Einrichtungen des „Kraftverkehrs Bayern G. m. b. H." zu verweisen.

Unterhält der „Kraftverkehr Bayern G. m. b. H." an einem Orte, welcher Ausgangspunkt, Endpunkt oder Streckenort einer vom RPM, Abt. München betriebenenen Kraftomnibuslinie ist oder in nächster Nähe solcher Orte keine Zweigstelle mit Wagenpark, so können die vom RPM, Abt. München für den Stückgutverkehr dieser Linie allenfalls in Betrieb gestellten Lastkraftwagenmaschinen von der Reichspost auch zur Beförderung von Wagenladungsgütern auf dieser Linie oder im Rollbezirk verwendet werden. Im Rollbezirk aber nur unter der Voraussetzung, daß die Reichspost dabei für jeden voll- oder leergefahrenen Kilometer vom Kunden mindestens den Kilometersatz (ca. 9.– Mark pro km des Lastzuges) nimmt. Das RPM., Abteilung München, ist bereit, den Betrieb der ausgesprochenen Kraftwagengüterlinien

Sonthofen – Hindelang,
Straubing – Stallwang,
Straubing – Menghofen,
Passau – Schönberg

auf den „Kraftverkehr Bayern G. m. b. H." überzuführen, soweit die Garantiezeichner und Interessenten dieser Linien für diese Ueberleitung gewonnen werden können.

4. Soweit das RPM. Abt. München, außerhalb der genannten Zwecke Kraftwagen bei Oberpostdirektionen, Postämtern, Telegraphenbaustellen usw. für eigene Transportzwecke in Betrieb hält, sollen diese von Reichspoststellen außer für soziale Zwecke der Beamten und Arbeiter der Reichspostverwaltung weder unentgeltlich noch gegen Entgelt für irgendwelche Transporte für Interessen Dritter verwendet werden."

Nach dem Abkommen zwischen der Reichspost und der Reichsbahn vom Jahre 1929 wurden diese Richtlinien ergänzt*):

1. „Es wird beiderseits anerkannt, daß die Richtlinien von 1921 auch unter der Herrschaft des Vertrages zwischen Reichsbahn und Reichspost Geltung behalten. Die DRP ist demnach bereit, von Fall zu Fall der Gesellschaft den Betrieb neuer Personenkraftwagenlinien zu überlassen, welche sie selbst nicht einrichten oder betreiben will; wenn sie Linien, um deren Inbetriebnahme von Interessentenkreisen ersucht wird, aus irgendwelchen Gründen nicht übernimmt, wird sie hiervon die Gesellschaft verständigen, um so dieser die Möglichkeit zu geben, ihrerseits um die Konzession einzukommen.

2. Die DRP erkennt an, daß der öffentliche Personenkraftwagenverkehr innerhalb der Gemeinden nicht unter die Richtlinien von 1921 fällt, daß mithin auf diesem Gebiete die Gesellschaft im Verhältnis zur DRP in keiner Weise gebunden ist.

3. DRP erklärt sich am innerstädtischen öffentlichen Personenkraftwagenverkehr, von Ausnahmefällen abgesehen, als nicht interessiert. Ausnahmefälle sind die schon bestehenden städtischen Kraftpostlinien, ferner die Einrichtung von Stadtfahrten in solchen Orten, in denen die Ausführung durch die Reichspost zur besseren Ausnützung der für den übrigen Kraftpostbetrieb schon vorhandenen örtlichen Betriebseinrichtungen erwünscht ist und das Verkehrsbedürfnis in besonders wirtschaftlicher Weise zu befriedigen vermag.

---

*) Akt. P IX 1/4 RPM/VI. – Auszug aus dem Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums des Aeußern vom 26. 11. 29.

4. Um den unerwünschten gegenseitigen Wettbewerb auf dem Gebiete des Personenkraftwagenverkehrs auszuschließen, werden die DRP und die Gesellschaft in allen diesen Verkehr berührenden Fragen in gegenseitiger Fühlung bleiben." —

In dem Abkommen wurden die Tätigkeitsbereiche der beiden Vertragsteile festgelegt, um in dieser Hinsicht Streitigkeiten zwischen der Post und dem „Kraftverkehr Bayern" für die Zukunft zu verhindern. Dabei wurde grundsätzlich dem „Kraftverkehr Bayern" die Güterbeförderung, der Kraftpost die Personenbeförderung übertragen. Auch der „Kraftverkehr Bayern" darf Personenkraftfahrlinien betreiben, doch ist ihm dies nur im grundsätzlichen Einvernehmen mit der Post gestattet. Der „Kraftverkehr Bayern" betreibt z. Zt. einige Personenkraftfahrlinien, unter denen die beiden Linien München—Dachau und München—Fürstenfeldbruck die wichtigsten sind. Ueber die Durchführung dieser beiden Personenkraftfahrlinien bestehen gegenwärtig zwischen der DRP und dem „Kraftverkehr Bayern" Meinungsverschiedenheiten. Diese sind darauf zurückzuführen, daß der „Kraftverkehr Bayern" bei der Einrichtung der beiden Linien mit der DRP eine Vereinbarung getroffen hat, wonach nach Ablauf von 5 Jahren die beiden Linien auf die Kraftpost übergeführt werden sollten. Da 1934 diese fünfjährige Betriebsdauer abgelaufen ist, würde die erwähnte Abmachung der DRP das Recht einräumen, den Fortbetrieb der Linien für sich in Anspruch zu nehmen. Der „Kraftverkehr Bayern" dagegen verlangt die Verlängerung der Genehmigung um weitere 5 Jahre. Er wird dabei unterstützt vom bayerischen Wirtschaftsministerium, das darauf hinweist, daß die beiden Linien für den „Kraftverkehr Bayern" von solcher Bedeutung sind, daß die Ueberführung der beiden Linien auf die Kraftpost dem „Kraftverkehr Bayern" die Lebensfähigkeit nehme und zu seinem Zusammenbruch führen müsse. Es ist anzunehmen, daß sich die DRP diesem Hinweis nicht verschließen und mit Rücksicht auf die Gesamtlage des „Kraftverkehr Bayern" von der Uebernahme der Linie absehen wird.

Die Ergänzung des Abkommens erwies sich im Jahre 1929 aus zweierlei Gründen als notwendig. Nach Abschluß des Vertrages zwischen der DRP und der Reichsbahn waren Zweifel aufgetaucht, ob die Vereinbarung des „Kraftverkehr Bayern" mit der DRP weiterhin noch Geltung hat. Dies ist in den Ergänzungsbestimmungen von den beiden Parteien anerkannt worden. Ferner sollte in der

Ergänzung zum Abkommen über das Recht des „Kraftverkehr Bayern" zur Durchführung eines innerstädtischen Personenkraftfahrverkehrs Klarheit geschaffen werden. Aus den vertraglichen Bestimmungen von 1921 glaubte nämlich der „Kraftverkehr Bayern" folgern zu können, daß er nur bei der Einrichtung von Personenkraftfahrlinien im Ueberlandverkehr an das Einverständnis der DRP gebunden sei, nicht dagegen bei der Durchführung eines innerstädtischen Verkehrs. Daher richtete im Jahre 1926 der „Kraftverkehr Bayern" an Städte, Gemeinden usw. Werbeschreiben, in denen die Einrichtung und der Betrieb von Omnibuslinien in Städten als Ersatz oder Ergänzung der Straßenbahn vorgeschlagen wurde. Dieser Verkehr sollte so durchgeführt werden, daß der „Kraftverkehr Bayern" gegen Bezahlung eines zu vereinbarenden Kilometerpreises die erforderlichen Omnibusse, das Personal und die gesamte Betriebseinrichtung zur Verfügung stellte, während die Linienführung, die Bestimmung der Fahrpläne, die Festsetzung der Tarife sowie die reinen Verwaltungsaufgaben seinem Vertragspartner obliegen würde. Auch wurde den Städten eine finanzielle Beteiligung an der Gesellschaft in Aussicht gestellt, um ihnen einen Einfluß auf die Geschäftsführung im Omnibusverkehr zu ermöglichen. Die DRP trat dem „Kraftverkehr Bayern" unter Berufung auf das Abkommen von 1921 zunächst entgegen, erkannte aber dann in der Ergänzung zum Abkommen das Recht des „Kraftverkehr Bayern" zur Durchführung innerstädtischer Personenkraftfahrlinien ausdrücklich an. Diese Vereinbarung ist lediglich zu Gunsten des „Kraftverkehr Bayern" getroffen. Eine Bindung der Post gegenüber den anderen Kraftfahrunternehmungen, sowie eine Bindung der bayerischen Städte gegenüber dem „Kraftverkehr Bayern" und umgekehrt besteht nicht. — Daraus folgt, daß es der DRP nach wie vor freisteht, den Betrieb von innerstädtischen Kraftomnibuslinien durch ein Abkommen mit der Stadt überall dort zu übernehmen, wo auf Grund ihrer Vertragsfreiheit eine Stadt den „Kraftverkehr Bayern" oder der „Kraftverkehr Bayern" eine Stadt als Vertragspartner für einen solchen innerstädtischen Verkehr ablehnt. Auch sind die im Vertrage festgelegten Ausnahmefälle so dehnbar, daß — theoretisch betrachtet — die Post an allen Orten, wo Kraftpostlinien betrieben werden, jederzeit auch unter dem Vorwand der besseren wirtschaftlichen Ausnutzung ihrer Kraftposteinrichtungen einen innerstädtischen Verkehr betreiben könnte.

Abschließend kann gesagt werden, daß das Abkommen schon allein deshalb zu begrüßen ist, weil es zeigt, daß die beiden Träger des öffentlichen Kraftverkehrs bestrebt sind, ein Gegeneinanderarbeiten zu vermeiden. Im Großen und Ganzen hat sich das Abkommen bisher auch bewährt.

III. Abschnitt: Kraftpost und elektrische Straßenbahn.

§ 34.

Allgemeines über das Problem Kraftwagen = Straßenbahn.

Betrachtet man die Verkehrsmittel, die heute die Verkehrsbedürfnisse im innerstädtischen Verkehrsgebiet befriedigen, so ist das Kennzeichnende einer solchen Untersuchung das Nebeneinander der verschiedensten Verkehrsmittel, die den Stadtverkehr bedienen. Vor allem sind es jedoch die Straßenbahn und der Kraftomnibus, die diesem Verkehr ihr besonderes Gepräge geben. Dieses Nebeneinanderbestehen dieser beiden Verkehrsmittel läßt darauf schließen, daß heute die Straßenbahn nicht mehr als der alleinige Träger des innerstädtischen Linienverkehrs angesehen werden kann. Es wird in der heutigen Zeit immer mehr die Forderung erhoben, in den Stadtbezirken Autobuslinien zu errichten und tatsächlich macht sich auch immer mehr in den Städten das Bestreben geltend, das Stadtgebiet mit einem Kraftomnibusnetz zu durchziehen. Dies bedeutet nicht, daß etwa das ganze Stadtgebiet dem Omnibus gänzlich überlassen wird, vielmehr stellt auch noch heute in den meisten Städten die elektrische Straßenbahn den Grundpfeiler des gesamten innerstädtischen Verkehrs dar. Gerade diese Tatsache widerlegt die in der verkehrswirtschaftlichen Literatur vielfach anzutreffende Behauptung, die Straßenbahn habe sich heute überlebt. Noch liegt das Schwergewicht des Stadtverkehrs bei der Straßenbahn. Allerdings läßt sich bei der großen Bedeutung, die der Omnibus heute im Stadtverkehr schon erlangt hat, die Frage aufwerfen, ob es dem Kraftomnibus nicht in kurzer Zeit möglich sein wird, eine so ausschlaggebende Rolle im innerstädtischen Verkehrsgebiet zu spielen, daß er als das in diesem Verkehr wichtigste Transportmittel angesprochen werden muß.

Jedenfalls hat der Omnibus gegenüber der Straßenbahn Vorteile ins Feld zu führen, die eine Ueberflügelung der Straßenbahn durchaus

möglich erscheinen lassen. Vor allem sind es Eigenschaften technischer Art, die dem Kraftomnibus den Vorzug vor der Straßenbahn geben. Insbesondere bildet der Kraftwagen im Straßenbahnverkehr ein geringeres Hindernis als die Straßenbahn, die ja infolge ihrer Schienengebundenheit verkehrshemmend wirken muß. Für den innerstädtischen Verkehr werden meist solche Kraftomnibusse verwendet, die die Beweglichkeit und Wendefähigkeit im Straßenverkehr nicht hemmen. Infolge dieser Beweweglichkeit und Wendefähigkeit ist der Kraftwagen in der Schnelligkeit der Beförderung der Straßenbahn bedeutend überlegen. Auch in der Sicherheit und Bequemlichkeit steht er der Straßenbahn nicht nach; er hat diese Eigenschaften in gleichem Maße aufzuweisen.

Neben diesen technischen Gründen, die dem Kraftomnibus gegenüber der schienengebundenen Straßenbahn eine Vorrangstellung einräumen, sind es z. T. auch wirtschaftliche Faktoren, die dem innerstädtischen Kraftomnibuslinienverkehr zu seiner heutigen Bedeutung verhalfen. Während bei der Errichtung einer Straßenbahnlinie bedeutende technische Vorarbeiten – Erdarbeiten für die Gleisanlage, Errichtung der Stromzuführung u. a. m. – geleistet werden müssen, sind diese Arbeiten bei der Einrichtung einer Kraftomnibuslinie nicht erforderlich. Ein so großer Kapitalbedarf, wie ihn bei der Errichtung einer Straßenbahnlinie die hohen Anlagekosten erfordern, ist bei der Verkehrsbedienung mit dem Kraftomnibus nicht notwendig.

Man wird nun wohl mit Recht fragen, wie es möglich ist, daß die Straßenbahnen trotz ihrer technischen Nachteile und trotz ihrer bedeutend höheren Anlagekosten heute noch das Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs darstellen können und ob die Tatsache ihrer Vorrangstellung im Stadtverkehr nicht gegen das oberste Gesetz der Betriebswirtschaftslehre verstoße, nämlich mit dem geringstmöglichen Aufwand den größmöglichen Nutzen zu erzielen.

Damit kommen wir zu der Kehrseite des Omnibusverkehrs. Die Erfahrungen, die man bisher mit dem Kraftfahrlinienverkehr in den Stadtbezirken gemacht hat, zeigen, daß die Beförderungskosten für eine Person und 1 Wagen-km beim Kraftomnibus wesentlicher höher liegen als bei der elektrischen Straßenbahn. Eine Autobuslinie verlangt zwar weniger Anlagekapital als die Straßenbahn mit ihren hohen Ausgaben für den Schienenkörper und die Oberleitung, aber die laufenden Betriebskosten, besonders die Ausgaben für die Instandhaltung der Fahrzeuge und für deren Abschreibung sind ganz erheblich größer.

Gieße kommt in seinen „Betrachtungen über die Wirtschaftlichkeit und die Fahrpreise großstädtischer Verkehrsunternehmungen“ zu dem Ergebnis, daß
die Betriebskosten für die Straßenbahn pro W/km . . 39,9 Pfg.,
die Betriebskosten für den Omnibus pro W/km . . . 81,8 Pfg.
durchschnittlich betragen.

Infolge dieser hohen Betriebskosten kann der Omnibusverkehr nur dort wirtschaftlich gestaltet werden, wo eine große Verkehrsdichte besteht; auch ist der Omnibusverkehr dann dem Straßenbahnverkehr vorzuziehen, wenn im innerstädtischen Verkehrsgebiet der Verkehr so schwach ist, daß das größere Fassungsvermögen der Straßenbahn nicht entsprechend ausgenützt werden kann, was sich auf die Wirtschaftlichkeit der Straßenbahn entsprechend ungünstig auswirken müßte. Das ist auch der Grund, weshalb der Autobus vor allem in den mittleren und kleineren Städten und in den Außenbezirken der Großstädte vorzufinden ist. In diesen Verkehrsgebieten ist es ein Gebot der Wirtschaftlichkeit, die höheren Betriebskosten des Omnibusses den höheren Anlagekosten der Straßenbahn vorzuziehen.

Die Frage, die den Ausgangspunkt dieser Betrachtungen bildete, ob es dem Kraftomnibus gelingen werde, sich den ersten Platz im innerstädtischen Verkehrsgebiet zu erobern, kann zunächst noch nicht positiv beantwortet werden. Die hohen Betriebskosten im Kraftomnibusverkehr scheinen für die nächste Zeit die Stellung der Straßenbahn nicht erschüttern zu können. Die Beliebtheit, der sich der Kraftomnibus trotz durchschnittlich höherer Preise erfreut und die sich in einer steigenden Personenbeförderung deutlich widerspiegelt, läßt eine weitere günstige Fortentwicklung des Kraftomnibuslinienverkehrs durchaus möglich erscheinen, besonders dann, wenn durch Kostensenkung billigere Fahrpreise erzielt werden können. –

Wo Straßenbahn und Omnibus den innerstädtischen Verkehr bedienen, muß die Verkehrsteilung rationell durchgeführt werden. Die beiden Verkehrsmittel dürfen nicht isoliert von einander arbeiten, sondern sie müssen sich ergänzen. Da der gesamte innerstädtische Verkehr meist in einer Hand vereinigt ist, so ist eine gedeihliche Zusammenarbeit gewährleistet. Die Straßenbahnverwaltungen haben rechtzeitig die ihr durch den Kraftwagen drohende Gefahr erkannt und die einzig wirksame Maßnahme dagegen getroffen, die in einer Erklärung des Direktors der Schaffhausen’schen Straßenbahnen zum

Ausdruck gelangt: „Das wirksamste Mittel, der Autobuskonkurrenzgefahr zu begegnen, besteht darin, dieses Fahrzeug soviel als möglich selbst in den Dienst zu nehmen."*) Man gliederte den Autobus in das Straßenbahnnetz ein und erreichte durch diese Eingliederung ein wirtschaftliches Zusammenarbeiten der beiden Verkehrsmittel, das in vielerlei Hinsicht, wie der Anpassung der Fahrpläne, der Schaffung einer gemeinsamen tariflichen Grundlage und besonders auch in der Ausschaltung jeglichen Wettbewerbs zum Ausdruck kommt.

Der Kraftfahrlinienverkehr innerhalb der Städte ist in der Mehrzahl der Fälle öffentlicher Kraftverkehr. Der große Kapitalbedarf schaltet den privaten Einzelunternehmer in diesem Verkehr selbst aus. Dieser Verkehr ist auch fast immer in einer Hand konzentriert und liegt in den meisten Fällen in der Hand desjenigen Unternehmers, der einen evtl. bestehenden Straßenbahnverkehr betreibt. In der Hauptsache sind es die Stadtverwaltungen, die den Omnibusverkehr gemeinsam mit dem Stratzenbahnverkehr betreiben. Aber auch die Kraftverkehrsgesellschaften sowie die DRP treten als Träger des innerstädtischen Kraftfahromnibusverkehrs auf.

§ 35.

Der innerstädtische Kraftpostlinienverkehr und sein Verhältnis zur elektrischen Straßenbahn.

Im Abkommen mit dem „Kraftverkehr Bayern" hat sich das RPM/VI am innerstädtischen öffentlichen Personenkraftwagenverkehr als nicht interessiert erkärt. Ausgenommen sind dabei die schon bestehenden innerstädtischen Kraftpostlinien und die Einrichtung von innerstädtischen Linien in solchen Orten, wo dieser Verkehr eine bessere und wirtschaftliche Ausnützung der Kraftwageneinrichtungen bedeuten würde.

Die Post kann ihren Kraftfahrlinienverkehr in den Stadtbezirken nur im Einvernehmen mit der Stadtverwaltung betreiben. Für den Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes gilt der § 37 der Gewerbeordnung, wonach der innerstädtische Verkehr von der Ortspolizeibehörde zu regeln ist. Es ist klar, daß diese Regelung auf Grund der

*) Thoms, Walter: „Der Kraftfahrzeuglinienverkehr," Seite 72.

Gewerbeordnung jede Möglichkeit eines Wettbewerbs der Kraftposten mit einem in diesen Stadbezirken evtl. bestehenden Straßenbahnverkehr von vornherein ausschließt. In Städten, wo ein Straßenbahnnetz besteht, wird der innerstädtische Kraftpostverkehr immer nur eine Ergänzung des vorhandenen Straßenbahnnetzes darstellen.

In verschiedenen Orten Bayerns (in München, Bamberg, Bayreuth und Pirmasens) betreibt die Post innerstädtische Kraftpostlinien. Es könnte nun die Frage aufgeworfen werden, ob diese Verkehrsbetätigung überhaupt zu den Aufgaben der Post gehört. Dabei ist von Bedeutung zu wissen, auf welcher Grundlage sich das Zusammenarbeiten von DRP und den Stadtverwaltungen vollzieht:*)

Die Post betreibt mit ihren Kraftfahrzeugen und ihren Kraftfahrzeugführern städtische Autobuslinien, wobei die Stadt, da es sich um eine städtische Verkehrsaufgabe handelt, das finanzielle Risiko dieses Betriebes übernimmt. Die Stadt gewährleistet der Post für jeden gefahrenen Kilometer eine gewisse Mindesteinnahme. Die Stadt ihrerseits hat das Recht, Betriebsgestaltung, Fahrtenzahl und Fahrpreise zu bestimmen.

Diese Zusammenarbeit von Stadtverwaltung und DRP hat folgende Gründe: Würde die Stadt den Omnibusverkehr in eigener Regie führen, so wäre sie nicht nur gezwungen, Kraftfahrzeuge zu erwerben und Kraftfahrer in ihre Dienste zu stellen, sie müßte auch Garagen mit Werkstätten und mit technischem Personal zur Fahrzeugunterhaltung vorsehen. Die Post verfügt nun aber über die erforderlichen Einrichtungen und verfügt auch für ihren Kraftpostüberlandverkehr über Reserven an Fahrzeugen und Kraftwagenführern. Auf Grund ihrer Einrichtungen und ihres Reservebestandes an Fahrzeugen und Kraftwagenführern ist die Post in der Lage, die innerstädtischen Omnibusfahrten viel billiger auszuführen als dies den Stadtverwaltungen selber möglich wäre. Es ist klar, daß die Stadtverwaltung solange den Betrieb nicht in eigener Regie führen wird, als ihre Ausgaben beim Eigenbetriebe höher sind als das, was sie bei der Ausführung des Betriebes durch die Post an diese zahlen muß. Sie kann diesen Weg, der für sie billiger ist, weil er ihr Neuausgaben erspart, um so leichter gehen, da sie ja die Betriebsgebarung gegen Gewährung einer

*) Vergl. dazu Janker, „Neues vom Kraftwagen- und Luftverkehr" im Vortragsheft der 6. post- und telegrafenwissenschaftlichen Woche, 1930, S. 76/77.

Mindesteinnahme pro km an die Post ganz nach ihren Wünschen regeln kann.

Auch der Post bringt die Ausführung des innerstädtischen Verkehrs Vorteile. Die Post ist schon dann in der Lage, den Autobusverkehr durchzuführen, wenn er nur die für ihren Gesamtbetrieb errechneten Durchschnittskosten einbringt, da ja die Uebernahme dieses Verkehrs eine bessere Ausnützung ihrer Kraftposteinrichtungen und ihres Kraftfahrpersonals ermöglicht. Durch dieses Zusammenarbeiten von DRP und der Stadtverwaltung wird beiden gedient und es wird dem Grundsatz Rechnung getragen, daß öffentliche Aufgaben mit dem geringstmöglichen Aufwand an öffentlichen Mitteln gelöst werden sollen. In diesem sinnvollen, wirtschaftlichen Zusammenarbeiten findet die Betätigung der Post im innerstädtischen Kraftomnibuslinienverkehr ihre Rechtfertigung.

Abschließend kann zum Problem Kraftpost—Straßenbahn gesagt werden, daß der innerstädtische Kraftomnibusverkehr — verglichen mit dem gesamten Kraftpostverkehr in Bayern — eine doch ziemlich unbedeutende Rolle spielt, weil gegenwärtig das Schwergewicht der städtischen Personenbeförderung immer noch bei den Straßenbahnen liegt.

IV. Abschnitt:
Kraftpost und Eisenbahn.

§ 36. Allgemeine Betrachtungen.

1. Strukturwandlungen des Verkehrs.

a) Die Verkehrsabwanderung von der Schiene zum Kraftwagen.

Trotz des Bestehens eines ausgebauten Schienennetzes hat der Kraftwagen innerhalb weniger Jahrzehnte eine starke Entwicklung genommen. Die Ursache dieser raschen Entwicklung des Kraftwagens liegt einerseits in seiner gegenüber dem Pferdefuhrwerk größeren Leistungsfähigkeit, andererseits in der Tatsache, daß die Eisenbahn für kleinere Verkehrsbedürfnisse zu kapitalintensiv ist.

Die Eisenbahn übernahm vor dem Aufkommen des Kraftwagens Transportleistungen, die – vom Standpunkt einer rationellen Verkehrswirtschaft aus betrachtet – besser von einem weniger kapitalintensiven Verkehrsmittel ausgeführt werden. Es ist daher ganz logisch, daß mit der Einführung des Kraftwagens Transporte der Eisenbahn entzogen wurden und eine Verkehrsabwanderung von der Schiene einsetzte. Dabei fühlte man in Deutschland den Wettbewerb des Kraftwagens nicht so sehr im Personenverkehr als vielmehr im Güterverkehr. Die Abwanderung des hochwertigen Güterverkehrs von der Schiene zum Kraftwagen bildet noch heute die Kernfrage des gesamten Problems Eisenbahn – Kraftwagen.

Daß der Kraftwagen die Verkehrsbasis der Eisenbahn auch im Personenverkehr bis zu einem gewissen Grade geschmälert hat, ist nach den vorgenannten Darlegungen durchaus klar und diese Tatsache wird auch von keiner Seite abgestritten werden können. Sehr verschiedene Beurteilung finden dagegen die Verkehrsausfallberechnungen der DRBG.

Es darf aber aus dem Einnahmeausfall der DRBG und der sehr günstigen Entwicklung des Kraftwagenverkehrs nicht gefolgert

werden, daß die gesamte Einnahmeminderung der starken Entwicklung der Kraftverkehrswirtschaft zuzuschreiben sei. Dies wäre ein Trugschluß. Es ist nämlich dabei zu berücksichtigen, daß jedes neue Verkehrsmittel stets auch einen Verkehrszuwachs bringt und damit eine Erhöhung des Verkehrsvolumens bewirkt. So ist auch ein Teil des Kraftwagenverkehrs neuer Verkehr und ein weiterer nicht unwesentlicher Teil führt heute Transportaufgaben von Pferdefuhrwerken aus.

Es soll nun untersucht werden, inwieweit der Personenverkehr*) der Kraftpost eine Verkehrsabwanderung von der Schiene bewirkt hat. Dabei muß scharf unterschieden werden zwischen der Personenbeförderung auf planmäßigen Linien und der mit Kraftsonderposten.

Die Tatsache, daß jedes neue Verkehrsmittel auch neuen Verkehr schafft, trifft in ganz besonderem Maße für den planmäßigen Kraftfahrlinienverkehr der DRP zu. Dieser Personenüberlandverkehr der Post hat vornehmlich die bisher vom Verkehr noch unberührten Gegenden in das Verkehrsnetz einbezogen und so neuen Verkehr geweckt. Dabei ist weiterhin noch zu berücksichtigen, daß die Kraftpostomnibusse auf vielen Strecken die Personenbeförderung, die bisher von der Postkutsche ausgeführt wurde, übernommen hat. Eine Verkehrsabwanderung von der Schiene auf den planmäßigen Linienverkehr ist mit der Errichtung einer Kraftfahrlinie nur in Gegenden eingetreten, wo die Eisenbahn nur deshalb benutzt wurde, weil keine bessere Verkehrseinrichtung bestand. Diese Verkehrsabwanderung ist jedoch sehr gering und übt auf die Verkehrsausfallziffern der Eisenbahnen keinen nennenswerten Einfluß aus, besonders wenn man dabei noch berücksichtigt, daß viele der planmäßig betriebenen Kraftpostlinien Reisende zur Eisenbahn bringen und durch diesen Zubringerdienst verkehrserhöhend wirken.

Anders ist es dagegen im Kraftsonderpostverkehr. Die billigen Sonderfahrten der DRP haben eine bedeutende Verkehrsabwanderung von der Schiene zur Folge. Man könnte nun einwenden, daß es den Eisenbahnen doch möglich sein müßte, die Beförderungspreise der DRP noch zu unterbieten und auf diese Weise den Wettbewerb zu erschweren. Gewiß ist dies den Eisenbahnen möglich, aber doch immer erst dann, wenn eine bestimmte Mindestzahl von Reisenden für eine Sonderfahrt

*) Da in dieser Arbeit ausschließlich der Kraftfahrpersonenverkehr der DRP behandelt wird (s. § 2), kann auf das eigentliche Problem Eisenbahn—Kraftwagen, das in der Abwanderung der hochwertigen Güter von der Schiene zum Kraftwagen zu sehen ist, nicht näher eingegangen werden.

vorhanden ist. Eine Mindestzahl von Reisenden ist nun auch bei den Sonderfahrten, die die DRP ausführt, für eine billige Tarifgestaltung erforderlich. Diese Zahl kann aber bei einem Kraftpostomnibus ganz beträchtich kleiner sein als bei einem Eisenbahnzug. Diese Tatsache hat zur Folge, daß Kraftpostsonderfahrten in viel größerer Zahl durchgeführt werden als Sonderfahrten mit der Eisenbahn. Auch ist für Sonderfahrten der Omnibus viel geeigneter und bei den Reisenden viel beliebter als die Eisenbahn, da er keine Massenbeförderung verlangt. Von Seiten der Eisenbahnen wurde deshalb auch schon wiederholt gefordert, daß der DRP die Ausführung von Sonderfahrten untersagt werden solle, da diese den Schienenbahnen einen unnötigen Wettbewerb bereiten; die DRP dagegen verweist auf die Notwendigkeit dieser Fahrten zur Hebung der Wirtschaftlichkeit ihres gesamten Kraftpostbetriebes. Trotz aller Forderungen der Eisenbahnverwaltungen wurde aber diesem Wettbewerb kein Einhalt geboten und so konnte der Kraftsonderpostverkehr auch zu seiner heutigen Bedeutung gelangen.

b) Die Eingliederung der Kraftpostlinien in das Verkehrsnetz der Eisenbahnen.

Es dürfte nun angebracht sein, zunächst darzulegen, auf welchen Strecken der Eisenbahn durch Kraftfahrlinien Wettbewerb entsteht. Eine Art der Kraftposten nimmt ihren Ausgangspunkt an einer Eisenbahnstation, eine andere Art kreuzt das Schienennetz und schließlich gibt es auch noch Kraftpostlinien, die mit dem Schienennetz parallel laufen.

Indem der Kraftfahrlinienverkehr der Post in erster Linie der Erschließung der abseits der Schiene gelegenen Orten dient, ergänzt er den Schienenweg der Eisenbahn und führt der Bahn gleichzeitig Reisende zu. Diese Linien ergänzen und verdichten das Verkehrsnetz und wirken als Zubringerlinien für die Bahn verkehrserhöhend. Die Zubringerlinien sind die volks- und verkehrswirtschaftlich wertvollsten im gesamten Kraftpostliniennetz.

Kraftfahrlinien, die neben einem Schienenstrang laufen, die sog. Parallellinien, sind nur dann gerechtfertigt, wenn tatsächlich nach den örtlichen Verhältnissen ein besonders dringendes Verkehrsbedürfnis besteht, wenn also die Einrichtung des Omnibusverkehrs die andere Verkehrsmöglichkeit nicht gefährdet. In Bayern bestehen nur wenige Parallellinien. Die Post hat nach Möglichkeit ihre Linien immer mit Rücksicht auf das bestehende Schienennetz errichtet, um der Eisenbahn

keinen unnötigen Wettbewerb zu bereiten. Sie tat dies aus dem Gesichtspunkt heraus, daß auf dem Gebiete des Verkehrs der Wettbewerb nicht verbilligend, sondern verteuernd für die im Wettbewerb stehenden Verkehrsmittel wirkt und daß ein solcher Wettbewerb auch eine unnötige Verkehrsverschwendung darstellt. Der Wettbewerb mit der Bahn auf den Parallellinien ist für den Kraftwagen auch besonders schwierig, weil bei der Eisenbahn ein nach drei Klassen abgestufter Personentarif, mit billigen Fahrpreisen in der letzten Klasse, vorhanden ist, der vom Kraftwagen mit seinen viel höheren Beförderungskosten nicht zugestanden, viel weniger noch unterboten werden kann. Ein Kraftfahrlinienverkehr auf Parallellinien, der nur zum Zwecke des Wettbewerbes eingerichtet ist, kann auch nicht lebensfähig sein. Er wird dies nur dann sein können, wenn er auf Grund eines vorhandenen Verkehrsbedürfnisses die Zeiten, in denen keine Eisenbahnzüge verkehren, durch Kraftfahrten ausfüllt und so den Eisenbahnfahrplan ergänzt.

Lebensfähig, aber auch lebensberechtigt, sind die Sehnenlinien im Kraftpostverkehr. Es sind Kraftpostlinien, deren Ausgangspunkt und Endziel an einer Eisenbahnstation liegt, die aber die Verbindung auf einem bedeutend kürzeren Wege herzustellen vermögen als die Eisenbahn. Eine Errichtung dieser Sehnenlinien, die den Reisenden den Umweg mit der Eisenbahn ersparen, ist auf jeden Fall gutzuheißen; denn würde die Post diese Linien nicht errichten, dann wäre mit Bestimmtheit anzunehmen, daß Privatunternehmungen, die meist nicht die Verläßlichkeit und Leistungsfähigkeit des Kraftpostbetriebes mit sich bringen, an ihre Stelle treten würden. Der Bahn wäre aber mit der Zurückhaltung der Post nicht gedient und die Allgemeinheit würde eine vielleicht weniger gute Verkehrseinrichtung erhalten. Bei den Sehnenlinien zeigt sich der Vorteil des nicht an eine bestimmte Fahrbahn gebundenen Kraftwagens.

c) Das Verhalten der Eisenbahn gegenüber dem Wettbewerb des Kraftwagens.

Die vorangestellten Darlegungen lassen erkennen, daß der Kampf der Eisenbahn gegen die Kraftpost sich in der Hauptsache gegen den Kraftsonderpost- und gegen den Parallellinienverkehr richten mußte. Die Eisenbahn mußte nun Mittel und Wege finden, um diesen Wettbewerb wirksam begegnen zu können.

Die Eisenbahn hatte die Möglichkeit, verschiedene Wege einzuschlagen: Sie konnte den Wettbewerbskampf mit dem Kraftwagen aufnehmen; sie konnte weiterhin versuchen, die mit ihr im Wettbewerb stehenden Kraftfahrunternehmungen durch vertragliche Abmachungen zu binden, und schließlich hatte die Eisenbahn auch noch die Möglichkeit, den Kraftwagen in ihren Betrieb einzustellen. Die Eisenbahnen machten von allen drei Möglichkeiten, allerdings in verschiedenem Maße, Gebrauch.

A. Aufnahme des Konkurrenzkampfes.

Die Eisenbahn war sich darüber klar, daß ihr ein Konkurrenzkampf mit dem Kraftwagen nicht leicht fallen würde. Sie mußte sich daher zu Maßnahmen entschließen, die die Vorteile, die der Kraftwagen bot, ausgleichen würden. Es mußte deshalb für großzügige Betriebsverbesserungen und für Verbesserungen in der Verkehrsbedienung Sorge getragen werden. Maßnahmen zur Verkehrssteigerung sollten dabei helfen, den Verkehrsrückgang einzudämmen. Zu diesem Zwecke wurde der Fahrplan wesentlich ausgebaut und eine Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit aller Züge angestrebt. Die Reisegeschwindigkeit der Züge wurde erhöht durch Beseitigung überflüssiger und zu langer Aufenthalte, sowie durch Verringerung des Zuggewichtes. Um die Häufigkeit des Verkehrs zu gewährleisten, wurden durch Einsatz von Triebwagen Zuglücken ausgefüllt und es wurde weiterhin für gute Anschlüsse auf Uebergangsbahnhöfen gesorgt. Um die Vorteile, die der Personenkraftwagenverkehr hinsichtlich der Bequemlichkeit für die Reisenden bot, auszugleichen, bemühte sich die Reichsbahn die innere Ausstattung der Personenzüge zu verbessern und die Wagen bequem einzurichten; so genügen heute besonders die Schlaf- und Speisewagen auch den modernsten Ansprüchen. Es wurde dann noch für eine erhöhte Betriebssicherheit gesorgt und nicht zuletzt hat auch die teilweise Elektrifizierung des Schienennetzes dazu beigetragen, das Reisen bequemer zu gestalten, wobei gleichzeitig eine erhöhte Leistungsfähigkeit auf diesen Strecken bewirkt wurde.

Auch Maßnahmen tarifpolitischer Art wurden von der DRBG in diesem Wettbewerbskampfe angewandt. Wenn auch der allgemeine Personentarif nicht gesenkt werden konnte, so hat doch die Reichsbahn eine Anzahl besonderer Tarifvergünstigungen eingeführt. Es seien hier nur die Tarife für die Sonntagskarten, für die Ferienkarten und die

außerordentlich niedrigen Beförderungspreise für Gesellschafts- und Sonderfahrten erwähnt.

B. Vertragliche Abmachungen.

Neben diesen betriebstechnischen und tarifpolitischen Maßnahmen versuchte die DRBG durch Verträge mit Kraftfahrunternehmungen einen Einfluß auf den Kraftverkehr zu gewinnen. Zu diesem Zweck schloß sie 1924 einen Vertrag mit der „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H.", durch den eine geregelte Verkehrsteilung erzielt werden sollte. Hauptzweck dieses Vertrages war es, den gegenseitigen ungesunden Wettbewerb zu vermeiden und den Verkehr auf der Landstraße zum besten der Allgemeinheit zu regeln. Doch bedeutete dieser Vertrag für die Reichsbahn einen Mißerfolg, da die Kraftverkehrsgesellschaft weder leistungsfähig genug war, um den Wettbewerb zahlreicher privater Kraftfahrunternehmungen zu verhindern, noch aus finanziellen Gründen es unterlassen konnte, der Bahn den Verkehr streitig zu machen, den diese wiederum zur Aufrechterhaltung ihrer Wirtschaftlichkeit nicht entbehren konnte. Die vertragliche Bindung an die „Kraftverkehr Deutschland G. m. b. H." war für die DRBG aber auch noch insofern ungünstig, als dieser Vertrag es ihr unmöglich machte, sich mit der DRP zu verständigen und sich mit diesem großen Kraftfahrunternehmen des Reiches zusammenzuschließen. Auf Veranlassung der DRBG wurde daher 1928 dieser Vertrag vorzeitig gelöst. Unmittelbar nach der Auflösung des Vertrages wandte sich die Reichsbahn an die DRP, um mit ihr eine Zusammenarbeit zu betreiben.*)

C. Der Kraftwagen im Dienste der Eisenbahn.

Eine weitere wirksame Bekämpfung des Kraftwagenwettbewerbes bestand für die Bahn in der Möglichkeit, den Kraftwagen für die eigenen Transportleistungen zu verwenden. Mit dieser Maßnahme mußte die Eisenbahn die Wettbewerber mit ihren eigenen Waffen schlagen können. Es ist eigentlich unverständlich, daß diese so naheliegende Lösung nur in verhältnismäßig geringem Umfange durchgeführt wurde, und es ist bezeichnend für die Verkehrspolitik der DRBG, daß sie im Wettbewerbskampfe mit dem Kraftwagen ihr Ziel in der Bekämpfung des Kraftwagenverkehrs sah und der organischen Eingliederung des Kraftwagens in ihr Schienennetz fast keine Bedeutung

*) Nähere Ausführungen darüber sind im § 38,1 der Arbeit gemacht.

beilegte. Diese Einstellung der DRBG ist um so bedauerlicher, als ihr doch die Maßnahmen einer Reihe anderer Länder zur Lösung dieses Verkehrsproblems den Weg wiesen, der der nächstliegende war und den zu gehen erstes Ziel ihrer Verkehrspolitik sein mußte.

Wenn man die Maßnahmen der amerikanischen und der englischen Bahnen im Wettbewerb mit dem Kraftwagen betrachtet,*) so sieht man, daß in diesen Ländern neben einer Reihe sekundärer Lösungsmöglichkeiten, wie Verminderung der Kosten, Verbesserung der Dienstleistungen, Senkung der Preise, verbesserte Werbung usw., zunächst doch der Hauptgedanke die planmäßige, organische Eingliederung des Kraftverkehrs in das nationale Verkehrssystem war. Man ging dabei von dem zweifellos richtigen Gedanken aus, daß man sich die Vorteile des Kraftwagenverkehrs zunutze machen müsse, und daß diese organische Eingliederung eine Lösung des Problems darstellt, die dem modernen Verkehrsmittel, dem Kraftwagen, zur Genüge Rechnung trägt. Man war sich in diesen Ländern darüber klar, daß der Kraftwagen aus dem modernen Verkehr nicht mehr fortzudenken ist und sah ein, daß eine Unterdrückung des Kraftwagens durch betriebstechnische, tarifpolitische, gesetzliche oder irgendwelche sonstige Maßnahmen auf die Dauer nicht möglich ist, weil sich eben das bessere Verkehrsmittel doch am Ende durchsetzen wird. Man scheute sich in Amerika und England nicht, unrentable Eisenbahnstrecken stillzulegen und dafür Kraftfahrlinien einzurichten. So begann 1924 die „Pennsylvania" unrentable Eisenbahnstrecken durch den Kraftwagen zu ersetzen, wobei sie in einem Zeitraum von 6 Jahren 800 000 Zugmeilen aufgegeben und dabei 480 000 Dollar erspart hatte. Bemerkenswert ist dabei die Ansicht der Interstate Commerce Commission, daß vorhandene Eisenbahnanlagen durchaus nicht erhalten werden müßten, wenn der Ersatz durch den Kraftwagen hinreichend und rentabel sei. In Amerika und England wurde der Wert des Kraftwagens rechtzeitig erkannt und durch seine Eingliederung in das Verkehrsnetz eine Lösung gefunden, die zu einer gedeihlichen Zusammenarbeit zwischen Eisenbahn und Kraftwagen führte.

Einen ähnlichen Weg wie die amerikanischen und englischen Eisenbahnen schlugen in Deutschland die privaten Neben- und Kleinbahnen ein, die neben dem Schienenbetrieb auch den Kraftwagenverkehr in beträchtlichem Umfange betreiben. Viele dieser Bahnen, die sehr viel

*) Vgl. dazu Mellerovicz, Grundlagen nationaler Verkehrsorganisation, im Wirtschaftsheft Nr. 8 der Frankf. Ztg., S. 10–12.

in bergigem Gelände verkehren, ergänzten ihren Schienenverkehr durch einen Kraftfahrlinienverkehr. Diese Bahnen stellen aber nur einen ganz geringen Prozentsatz des gesamten deutschen Eisenbahnnetzes dar. Von Bedeutung für die Eisenbahnverhältnisse in Deutschland sind allein die Maßnahmen der DRBG.

Diese ging bis 1933 einen anderen Weg. Der in Deutschland von der DRBG vertretene Grundsatz war nicht die Eingliederung des Kraftwagens in ihr Verkehrsnetz, für sie war vielmehr der Leitgedanke ihrer Verkehrspolitik die unbedingte Erhaltung des Besitzstandes ihrer Anlagen. Investiertes Kapital muß aber, soll es erhalten werden, auch rentabel sein. Es ist selbstverständlich, daß auch die DRBG einen Ertrag erzielen muß, der dem investierten Kapital entspricht. Trotz der Aufwärtsentwicklung im Kraftwagenverkehr und einem sinkenden Trend im Eisenbahnverkehr hat die DRBG in den letzten Jahren noch weiter investiert, obwohl dieses neu investierte Kapital keinen Ertrag mehr abwarf. Es kann hier unbedenklich von einer Kapitalfehlleitung gesprochen werden, die volkswirtschaftlich wie betriebswirtschaftlich gleichermaßen schädlich ist; denn es ist ein Grundsatz jeder Investierungs- und Finanzierungspolitik, daß das investierte Kapital auch eine Rente abwerfen muß. Wenn dies nicht mehr der Fall ist, darf auch nicht mehr investiert werden.

Aus dieser Einstellung der DRBG folgt, daß es ihr bisher auf eine Zusammenarbeit mit dem Kraftwagen nicht ankam, daß ihr Ziel vielmehr die Niederhaltung des neuzeitlichen Verkehrsmittels war. Dabei wurde sie durch die Einräumung eines Einspruchsrechtes bei der Errichtung einer Kraftfahrlinie noch vom Gesetzgeber unterstützt. Diese Politik der DRBG im Verein mit der deutschen Gesetzgebung war die Ursache, daß so lange Zeit keine befriedigende Lösung dieses Verkehrsproblems in Deutschland gefunden werden konnte. Diese Bekämpfung des Kraftwagens und seine künstliche Niederhaltung bewirkten eine Hemmung in der verkehrswirtschaftlichen Entwicklung, die vom verkehrswirtschaftlichen und vom betriebswirtschaftlichen Standpunkt aus nicht gutgeheißen werden konnte. Eine solche Verkehrspolitik ist aber auch schon deshalb zu verwerfen, weil es die Allgemeinheit ist, die die Kosten in diesem Konkurrenzkampf zu tragen hat, da ihr ja die Vorteile des modernen und rationell arbeitenden Verkehrsmittels, des Kraftwagens, bis jetzt noch nicht vollkommen zustatten kommen konnten.

Diese Ausführungen sind notwendig, wenn man verstehen will, warum der Kraftwagenverkehr der Reichsbahn heute im Rahmen des gesamten deutschen öffentlichen Kraftfahrlinienverkehrs eine so auffallend geringe Rolle spielt. Die Bahn ging nur zögernd zur Einrichtung eigener Kraftfahrlinien für den Personenverkehr über. Die Zahl der bahneigenen Kraftwagenlinien und der Verkehr auf diesen Linien blieb daher auch gering und von nur unerheblicher Bedeutung. Die DRBG sucht ihren Mißerfolg auf diesem Gebiete damit zu entschuldigen, daß sie behauptet, die DRP und die Kraftverkehrsgesellschaften seien ihr bei der Errichtung des Kraftfahrliniennetzes zuvorgekommen und ein späterer Versuch, mit eigenen Omnibussen den Gegner zu verdrängen, hätte nur wenig Aussicht auf Erfolg gehabt. Tatsächlich dürfte aber die Zurückhaltung der DRBG bei der Errichtung von Kraftfahrlinien und bei der organischen Eingliederung des Kraftwagens in das Transportsystem der Reichsbahn in der grundsätzlichen Einstellung der Reichsbahn zum Problem Eisenbahn – Kraftwagen zu suchen sein.

Bei folgerichtiger Durchführung der organischen Eingliederung des Kraftwagens in ihren Betrieb hätte die Reichsbahn sicherlich einen großen Erfolg erzielen können und sie hätte die Möglichkeit gehabt, einen entscheidenden Einfluß auf die Entwicklung des Kraftfahrliniennetzes auszuüben; denn es ist nicht zu verkennen, „daß die Verwurzelung von Kraftwagenlinien in Stützpunkten des Schienenverkehrs und der gemeinsame Betrieb mit aufeinander abgestimmten Fahrplänen die Vorteile der Kraftlinien zur vollen Geltung gelangen lassen."*)

Diesem Gedanken entspricht die Einstellung der nationalsozialistischen Regierung zum Problem Eisenbahn – Kraftwagen. Als im Jahre 1933 die Regierung an die Lösung dieses Verkehrsproblems herantrat, erfuhr die Reichsbahnpolitik eine grundsätzliche Aenderung. Im Juni 1933 wurde der Beschluß gefaßt, das Deutsche Reich mit einem ausgedehnten modernen Autostraßennetz zu durchziehen. Damit sollte aber nun kein neues Wettbewerbsunternehmen für die DRBG errichtet werden, vielmehr sollen die neuen Autostraßen ein Zusammenarbeiten von Kraftwagen und Eisenbahn gewährleisten. Dies wird dadurch erreicht, daß der DRBG das Unternehmen „Reichsautobahnen" angegliedert und ihr die Verwaltung dieses neuen Unternehmens übertragen

*) Denkschrift „Eisenbahn – Kraftwagen", 1930, S. 19

ist. Damit ist für die Zukunft die alte Streitfrage des Wettbewerbs zwischen DRBG und Kraftwagen in einem Sinne geschlichtet, der die notwendigen Lebensinteressen der Bahn wahrt. Es ist anzunehm daß künftighin Investierungen der DRBG auf eisenbahntechnischem Gebiete in Gegenden, die von Reichsautostraßen durchzogen werden, unterbleiben werden. Wie die Durchführung des Kraftfahrverkehrs nach der Fertigstellung der Reichsautostraßen auf diesen Straßen gestaltet werden wird, kann heute noch nicht gesagt werden. Es darf jedenfalls angenommen werden, daß die Regelung das Ende des langjährigen Kampfes zwischen Schiene und Straße bedeuten wird. Durch diese neue Verkehrspolitik tritt nun auch Deutschland aus dem Zeichen des Schienenverkehrs in das Zeichen des Kraftstraßenverkehrs. Damit wendet sich die DRBG bewußt von ihrer bisherigen auto- und fortschrittfeindlichen Einstellung ab.

Diese neue Verkehrspolitik wird sich aber erst nach der Fertigstellung des großen Autostraßennetzes für die Reichsbahn in günstigem Sinne auswirken können. Mit der Fertigstellung des Autostraßennetzes wird nach der Ansicht von Dr. Todt, des Generalinspekteurs für das deutsche Straßenwesen, nicht vor Ablauf von fünf Jahren gerechnet werden können. Das bedeutet, daß die DRBG bis zur Fertigstellung des Autostraßennetzes, als dem Zeitpunkt der praktischen Auswirkung der neuen Verkehrspolitik, unter ihrer langjährigen falschen Verkehrspolitik, die es nicht zuließ, daß die Reichsbahn eine organische Eingliederung des Kraftwagens in ihren Schienenverkehr vornahm, zu leiden hatte.

2. Untersuchung der Gründe, die dem Kraftpostverkehr eine Vorrangstellung gegenüber dem Eisenbahnverkehr einräumen.

a) Vergleich der Tarife der Kraftpost mit denen der Eisenbahn.

Wenn ein Reisender zwischen zwei Verkehrsmitteln die Wahl hat, so wird seine Entscheidung für eines der beiden Verkehrsmittel im allgemeinen wohl zunächst vom Beförderungspreis abhängen. Es liegt nun nahe, daran zu denken, daß niedrige Beförderungspreise die starke Entwicklung des Kraftpostverkehrs begünstigt haben. Es sollen deshalb die Beförderungspreise des Kraftpostverkehrs mit denen der Eisenbahnen verglichen werden. Nimmt man die durchschnittliche Streckenlänge einer Kraftpostlinie mit 20 km an, so ergibt sich folgendes Bild:

Tarife der Reichsbahn:

I. Klasse	 9	Pfg./km
II. "	 6	"
III. "	 4	"

Tarife im Kraftpostverkehr:

auf Sommerlinien	12–8 Pfg.	(durchschnittlich 10 Pfg.)
auf ständigen Linien	10–6 Pfg.	(durchschnittlich 8 Pfg.)

Die Beförderunspreise der Kraftposten liegen also ganz wesentlich über denjenigen der Reichsbahn. Der niedrigste Beförderungspreis auf den ständigen Linien entspricht dem Beförderungspreis der 2. Klasse der Reichsbahn. Der durchschnittliche Beförderungspreis der ständigen Linien von 8 Pfg. beträgt das doppelte, der durchschnittliche Beförderungspreis der Sommerlinien von 10 Pfg. beträgt sogar das Zweieinhalbfache der am meisten benutzten 3. Wagenklasse der Bahn. Der Beförderungspreis in der 3. Wagenklasse der Bahn könnte nur vom Zeitkartentarif der Kraftpost unterboten werden, der durchschnittlich 3 Pfg. beträgt. Die Arbeiterwochenkarten und die Angestelltenwochenkarten der Reichsbahn sind aber wieder bedeutend billiger als die Zeitkarten im Kraftpostverkehr. Bei der Post beträgt der Tarif für Wochenkarten, der in seiner Bedeutung den Arbeiterwochenkarten und Angestelltenwochenkarten der Bahn gleichzustellen ist, bei einer Entfernung bis zu 10 km 3 Pfg., ermäßigt sich dann nach und nach bei einer Entfernung bis zu 14 km auf 2,6 Pfg./km und beträgt bei einer Entfernung von 15 km ab 2,5 Pfg. Die Arbeiterwochenkarten der Reichsbahn betragen dagegen bei 10 km Entfernung 1,5 Pfg., bei 15 km Entfernung 1,4 Pfg. und ermäßigen sich mit wachsender Entfernung noch weiter. Die Angestelltenwochenkarten sind um rund 11 Prozent teuer als die Arbeiterwochenkarten; der Preis dieser Angestelltenwochenkarten liegt aber dennoch ganz wesentlich unter den Wochenkartentarifen der Kraftpost.

Der Unterschied zwischen den Fahrpreisen der Kraftpost und denen der Reichsbahn ist sehr bedeutend. Diese Feststellung wird noch bestärkt durch die Tatsache, daß die DRBG mehr Reisende zu den ermäßigten Preisen befördert als zu ihren normalen Beförderungspreisen. Die DRP hat schon oft versucht, durch Tarifherabsetzung diesen Preisunterschied zu vermindern. Die Tarifherabsetzungen hatten jedoch nicht die erhoffte Verkehrssteigerung zur Folge, so daß sich die DRP bald wieder veranlaßt sah, die Tarife in ihrer ursprünglichen Höhe anzusetzen.

Die Beförderungspreise der bayerischen Privatbahnen sind höher als diejenigen der Reichsbahn. Sie haben einen Normaltarif, der ungefähr dem der Reichsbahn entspricht, zu dem sie auf den einzelnen Strecken noch einen Zuschlag erheben. Trotzdem liegen ihre Beförderungspreise noch unter den Tarifen der Kraftpost. So beträgt z. B. der Fahrpreis der Isartalbahn auf der Strecke München – Wolfratshausen 1.40 Mark, während die DRP für die Beförderung auf der gleichen Strecke einen Fahrpreis von 1.60 Mark erhebt.

Als Ergebnis dieses Vergleichs ist festzustellen, daß die Beförderungspreise im Kraftpostverkehr für den Kilometer höher sind als die Tarife der Eisenbahnen. Ein rein tariflicher Wettbewerb des Kraftpostverkehrs mit den Eisenbahnen kann auf Grund dieser Erwägungen überhaupt nicht in Frage kommen. Es müssen also andere Gründe sein, die den Kraftpostverkehr den heutigen Entwicklungsstand erreichen ließen.

b) Die besondere Eignung des Kraftpostomnibusses für den Nahverkehr.

Wo der Personenüberlandverkehr der DRP bisher Eingang gefunden hat, hat er sich auch durchzusetzen vermocht und die in ihn gesetzten Erwartungen erfüllt. Dieser Umstand läßt vermuten, daß sich dieses Verkehrsmittel für den Nahverkehr besonders eignet. Dies trifft auch tatsächlich zu.*)

Die Fähigkeit, einen Verkehr zu wecken, hängt zunächst von der Vollkommenheit des Verkehrsmittels ab. Es muß den Anforderungen, die an es gestellt werden, in jeder Hinsicht genügen. Die Vollkommenheit äußert sich in seiner Billigkeit, Geschwindigkeit, Regelmäßigkeit und Sicherheit.

Was die Billigkeit anbelangt, so wurde im vorigen Abschnitt dargelegt, daß die Beförderungspreise pro km gegenüber der Eisenbahn höher sind. Hier schafft aber die Freizügigkeit des Kraftwagens gegenüber der an die Schiene gebundenen Eisenbahn einen Ausgleich. Da beim Kraftwagen anstatt des bei Schienenbahnen sehr häufig vorkommenden Umweges eine direkte Verbindung meist möglich ist, so kann die Personenbeförderung mit der Kraftpost vermöge der Abkürzungsstrecke schneller und vielfach trotz des gegenüber der Eisenbahn

*) Siehe Quellennachweis: Winzeler, Ernst.

durchschnittlich höheren Kilometersatzes nicht wesentlich teurer als bei der Eisenbahn erfolgen. Daß der Reisende eine solche Abkürzungsstrecke einem langen Umwege vorzieht, ist selbstverständlich.

Seit der Einführung der Luftbereifung konnte die Geschwindigkeit der Kraftpostwagen bedeutend gesteigert werden. Auch ist die Beförderung in den luftbereiften Omnibussen viel bequemer als vorher. Diese Tatsache mag auch sehr zu einer Verkehrssteigerung beigetragen haben.

Die Regelmäßigkeit des Verkehrs äußert sich in der Pünktlichkeit und in der Regelmäßigkeit der angebotenen Transportleistung. In der Pünktlichkeit des Verkehrs wird die Bahn meist nicht zu überbieten sein, da Hindernisse auf einem überwachten Schienenweg doch geringer sind als auf einer belebten Landstraße. Hier zeigt sich einer der wenigen Vorteile der Schiene. Was die Sicherheit anbelangt, so ist diese in einem neuzeitlichen Kraftpostomnibus gewährleistet.

Der größte Vorzug des Kraftpostomnibusses ist aber sein Anpassungsvermögen an das Verkehrsbedürfnis. In diesem Punkte ist der Kraftwagen der Eisenbahn in weitestgehendem Maße überlegen. Es ist zwar nicht abzustreiten, daß die Eisenbahn bei voller Ausnutzung ihrer Leistungsfähigkeit weitaus das billigste Verkehrsmittel ist, und daß sie dann zu weit geringerem Preise Personen und Güter befördern kann als das Kraftfahrzeug. Die Wirtschaftlichkeit eines Unternehmens hängt aber wesentlich vom Ausnutzungsgrad seiner Einrichtungen ab. Dies gilt auch für die Eisenbahn. Das Verkehrsbedürfnis, das in den ländlichen Gegenden vorhanden ist, weist demgegenüber nur einen geringen Verkehrsumfang auf. Die Errichtung einer Eisenbahnlinie macht (immer) einen hohen Kapitalaufwand erforderlich. Um die Anlage genügend verzinsen und abschreiben zu können, muß die Bahn mit einem bestimmten Mindestverkehr auf der Strecke rechnen. Das kann sie aber in einer dünnbevölkerten Gegend nicht.

Für die Anpassungsfähigkeit an das Verkehrsbedürfnis, die in solchen Gegenden unbedingt notwendig ist, damit noch wirtschaftlich gearbeitet werden kann, ist das Verhältnis der festen zu den veränderlichen Kosten maßgebend. Je größer der Anteil der veränderlichen Kosten an den Gesamtkosten, oder je geringer der Anteil der festen Kosten an den Gesamtkosten ist, um so besser ist das Anpassungsvermögen eines Verkehrsmittels. Dieses für die Anpassungsfähigkeit maßgebende Verhältnis ist bei Eisenbahnen sehr ungünstig. Die festen

Kosten, die in der Hauptsache durch Verzinsung und Abschreibung des hohen Anlagekapitals bestimmt werden, überwiegen bei weitem die veränderlichen Kosten. Die Folge dieser ökonomischen Starrheit ist, daß sich die Eisenbahn einer geringen Verkehrsdichte nicht anzupassen vermag.

Ganz anders ist es beim Kraftwagen. Dadurch, daß er keine besondere Fahrstraße beansprucht, beschränken sich die Anlagekosten hauptsächlich auf den Kaufpreis des Wagenparks und die Kosten für Unterstellräume und Werkstätten. Selbst diese Anlagekosten stehen aber beim Kraftwagenverkehr noch in enger Beziehung zum Verkehrsumfang; denn während sich bei der Eisenbahn die Anlagekosten nach der Streckenlänge richten, werden sie beim Kraftfahrlinienverkehr durch den Verkehrsumfang bestimmt. Den Hauptbestandteil der Gesamtkosten machen deshalb beim Kraftfahrlinienverkehr die veränderlichen Kosten aus, wodurch ein günstiges Anpassungsvermögen des Kraftwagens an das Verkehrsbedürfnis bewirkt wird. Die Vorteile einer Anpassungsfähigkeit an den Verkehrsumfang machen sich im ländlichen Nahverkehr besonders geltend und verschaffen hier dem Kraftwagen eine Ueberlegenheit über andere Verkehrsmittel, insbesondere über die Eisenbahn. In diesen Gegenden mit oft sehr geringem Verkehr ist der Kraftwagen in der Lage, sich den zeitlichen Schwankungen im Verkehrsbedürfnis in bestmöglicher Weise anzupassen und den schwachen Verkehr wirtschaftlich oder doch mindestens wirtschaftlicher als die Eisenbahn durchführen zu können.

Die Anpassungsfähigkeit an ein Verkehrsbedürfnis ist aber auch dem Kraftwagen nicht unbeschränkt zuzusprechen. Wenn die Ausnutzung eines kleinen Leichtomnibusses eine ungenügende ist, so kann auch die Anpassungsfähigkeit dieses Kraftwagens an den Verkehr versagen. Solche Linien, bei denen eine Anpassung an den Verkehr nicht mehr möglich ist, werden aber nur dann von der DRP betrieben, wenn bei der Errichtung der Linie die wirtschaftlichen Gesichtspunkte hinter anderen Gründen zurücktreten.

Für die Anlage eines Schienenstranges sind neben der Verkehrsdichte die Bodenverhältnisse entscheidend. In einem flachen Lande ist die Anlage einer Eisenbahn mit weniger Kosten verknüpft als in gebirgigen Gegenden. Gerade in Bayern begünstigen die Bodenverhältnisse die Entwicklung des Kraftpostverkehrs. Aber selbst dort, wo ein Schienenstrang trotz ungünstiger Bodenverhältnisse mit hohen Kosten

angelegt wurde, wird der Reisende dennoch vielfach den Kraftwagen vorziehen und selbst höhere Fahrtkosten in Kauf nehmen, wenn ihm der Kraftwagen die Möglichkeit gibt, eine landschaftlich schöne Gegend zu durchfahren, durch die keine Eisenbahn fährt.

§ 37. Das Verhältnis der Kraftpost zu den Privateisenbahnen.

In Bayern gibt es vier private Eisenbahngesellschaften. Es sind dies die A. G. Lokalbahn Lam-Kötzting, die Eisenbahn A. G. Schafflach-Gmund-Tegernsee, die Regentalbahn bei Tiechtach und die Lokal A. G. in München (Isartalbahn).

Da es nicht der Zweck des Kraftpostverkehrs ist, Verkehrsgesellschaften einen unnötigen Wettbewerb zu bereiten, hat die Post von der Errichtung von Kraftfahrlinien in den Bezirken der bayerischen Privatbahnen möglichst abgesehen. Lediglich im Bereiche der Lokal-A.-G. in München läuft auf der Strecke München—Bad Tölz eine Kraftpostlinie parallel mit dem Schienenstrang. Es besteht aber in diesem Falle mit der Lokal-A.-G. ein Abkommen, wonach die Fahrkarten für die Kraftpostlinien auf der Strecke München—Wolfratshausen—Tölz auch für die Lokalbahn gelten sollen und umgekehrt. Auch gelten die von der Isartalbahn ausgegebenen Zwölffahrtenkarten mit 30 Prozent Ermäßigung mit Ausnahme der Strecke Thalkirchen—Prinz Ludwig-Höhe—Großhesselohe—Pullach—Höllriegelkreuth—Grünwald für Fahrten auf der gleichen Strecke der Kraftpostlinie.

§ 38. Kraftpost und Deutsche Reichsbahngesellschaft.

1. Das Verhältnis bis zum Abschluß des Bahn-Post-Abkommens.

Es wurde schon erwähnt, daß die deutsche Reichspost bei der Einrichtung ihrer Kraftpostlinien darauf achtete, daß kein unnötiger Wettbewerb zur Schiene entstand. Es erscheint aber klar, daß ein so ausgedehntes Schienennetz wie das der Reichsbahn das Vorhaben der Post, der Schiene keinen Wettbewerb zu bereiten, erschweren mußte. Drum ließ sich nicht vermeiden, daß sich mit der zunehmenden Zahl ihrer Kraftfahrlinien notwendigerweise Wettbewerbserscheinungen einstellten. Diese Tatsache führte zu Gegensätzen zwischen DRP und DRBG, die sich mit der Ausdehnung des Kraftpostnetzes noch weiter verschärfen mußten. Weil die Reichsbahn im Kraftpostverkehr zum Teil einen Wettbewerb der Post erblicken mußte, nahm sie schließlich gegen diesen Verkehr in

seiner Gesamtheit eine ablehnende Haltung ein. Für sie galt es, die DRP genau wie andere Kraftfahrunternehmungen mit allen Mitteln zu bekämpfen und einer Schmälerung ihrer Verkehrsbasis rechtzeitig entgegen zu treten. Die Maßnahmen, mit denen sie dies zu erreichen versuchte, waren vor allem betriebstechnischer und tarifpolitischer Art.*) Reichsbahn und Reichspost lagen so miteinander in scharfem Kampfe um die Verkehrsarbeit.

Alle Maßnahmen, mit denen die DRBG die DRP bekämpfte, konnten sie nicht über die Tatsache hinwegtäuschen, daß auf diese Weise eine befriedigende Lösung für die Bahn nicht erzielt wurde. Die DRBG war sich aber darüber klar, daß ihr auf irgendeine Weise ein Einfluß auf den Kraftfahrbetrieb der DRP eingeräumt werden mußte. Dies konnte nur durch vertragliche Abmachungen geschehen. Zu diesem Zwecke knüpfte die DRBG Verhandlungen mit der DRP an. Nachdem bereits im Januar 1928 zwischen DRP und DRBG vereinbart worden war, daß ein gegenseitiger Wettbewerb vermieden werden solle, kam es nach langen Verhandlungen im Jahre 1929 endlich zu einem Vertrage zwischen DRP und DRBG.

2. Der Vertrag der Deutschen Reichspost mit der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

Es wirft ein grelles Licht auf die mangelhafte Gesetzgebung im Reiche, daß sich bis zum Jahre 1929 die beiden größten Verkehrsunternehmungen des Reichs im Wettbewerb gegenüberstanden. Diesem ungesunden Verhältnis und dem unverständlichen Streit zwischen RDP und DRBG wurde durch das „Abkommen zwischen der Deutschen Reichsbahngesellschaft und der Deutschen Reichspost über die Regelung des Personen- und Güterverkehrs über Lande" ein Ende gemacht. Der Zweck dieses Vertrages ist, „der Zersplitterung des Kraftverkehrs der öffentlichen Hand Einhalt zu gebieten und unter Rücksicht auf das Schienennetz der Reichsbahn den Kraftverkehr in enger Zusammenarbeit wirtschaftlicher zu gestalten und weiterzuentwickeln.**)"

a) Der Inhalt des Vertrages.

Im Bahn-Post-Abkommen ist ein weiterer Ausbau des Personenkraftverkehrs vorgesehen, der das Schienennetz ergänzen soll. Dabei

*) In § 36 1c ausführlich dargelegt.
**) Denkschrift des Studienausschusses „Post–Eisenbahn", 1932, Seite 12.

ist nicht nur an eine Durchsetzung der vom Verkehr noch abgeschlossenen Gegenden gedacht, vielmehr sollen auch in Gegenden, wo bereits Eisenbahnen vorhanden sind, Kraftfahrlinien eingerichtet werden, wenn die Errichtung dieser Linien eine Verkehrsverbesserung darstellt.

Von weitestgehender Bedeutung ist in dem Abkommen die Bestimmung, die sich auf die vor dem Abkommen schon vorhanden gewesenen Kraftpostlinien bezieht. Darnach werden alle Kraftfahrlinien und Sonderfahrtsbetriebe der DRP, die vor dem 1. April 1929 betrieben wurden, von diesem Vertrage nicht berührt. Dabei ist für die Entscheidung der Frage, ob eine Linie vor oder nach dem 1. 4. 29 eingerichtet wurde, ausschließlich der Zeitpunkt der tatsächlichen Inbetriebnahme maßgebend.

Neue Linien können sowohl von der DRP als auch von der DRBG eröffnet werden. In beiden Fällen liegt die Betriebsführung in den Händen der DRP. Jeder der beiden Vertragspartner hat aber das Recht, sich an einer geplanten neuen Linie oder an Sonderfahrtsbetrieben als unbeteiligt zu erklären. Erklärt sich die DRP als an einer Linie unbeteiligt, so kann die DRBG diese Linie selbst betreiben oder die Betriebsführung einem Dritten übergeben. Diese Bestimmungen gelten auch für Sonderfahrten, die mit Fahrzeugen solcher Linien ausgeführt werden.

Der Vertrag scheidet die nach dem 1. 4. 29 errichteten Linien (neue Linien) in solche, die in Wettbewerb zu einem vorhandenen Schienenweg der DRBG treten und in solche, bei denen dies nicht der Fall ist. Als Wettbewerbslinie gilt eine Kraftfahrlinie dann, wenn sie einen unmittelbaren Verkehr zwischen zwei Orten vermittelt, die bereits durch einen Schienenweg der Reichsbahn miteinander verbunden sind und wenn die Strecke der Kraftfahrlinie zwischen den beiden Orten bei einer Gesamtlänge von weniger als 30 km höchstens um 15 Prozent, bei einer größeren Gesamtlänge höchstens um 25 Prozent länger oder kürzer als die betreffende Schienenstrecke ist. Für die Länge der Schienenstrecke gilt dabei die Entfernung von Eisenbahnstation zu Eisenbahnstation nach dem Reichskursbuch, für die Länge der Kraftfahrlinie die katasteramtliche Entfernung vom Anfangs- bis zum Endpunkt. Bei der Beurteilung der Frage, ob ein Ort als durch den Schienenweg mit anderen Orten verbunden anzusehen ist, ist die Gesamtheit der örtlichen Verhältnisse zu berücksichtigen. Unter Umständen gilt ein Ort auch dann als am Schienenweg gelegen, wenn

der in Frage kommende Bahnhof den Namen eines anderen Ortes trägt.

Geht eine Kraftfahrlinie über zwei an einem Schienenweg gelegenen Orte hinaus, so kommt für die Beurteilung des Wettbewerbs nur die zwischen diesen Orten gelegene Strecke in Betracht. Für den Fall der Beteiligung der DRBG an einer solchen Linie, die z. T. als Wettbewerbs-, z. T. als Nichtwettbewerbslinie anzusehen ist, soll nach dem Verkehrsaufkommen auf den beiden Streckenteilen eine Durchschnittsbeteiligung der DRBG an der ganzen Strecke vereinbart werden.

Die Einrichtung neuer Linien und die Ausführung von Sonderfahrten mit Fahrzeugen dieser neuen Linien geschieht im gemeinsamen Einverständnis der beiden Vertragsteile. Die DRBG ist an sämtlichen Vorarbeiten, Vorerhebungen usw. frühzeitig zu beteiligen, so insbesondere bei den Verhandlungen über die Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit einer Linie, bei der Prüfung ihrer Wirtschaftlichkeit, bei der Fahrplangestaltung, bei Festsetzung der Fahrpreise u. a. m. Kommt keine Uebereinstimmung zustande, so ist für die Einrichtung einer Linie die Stellungnahme der DRBG dann entscheidend, wenn es sich um eine Wettbewerbslinie handelt, in allen übrigen Fällen dagegen ist die Stellungnahme der DRP ausschlaggebend. Auch bei Sonderfahrten ist die Ansicht der Post entscheidend, es sei denn, daß die Sonderfahrten mit Fahrzeugen eines von der DRBG betriebenen oder eines von der DRP auf alleinige Rechnung der DRBG betriebenen Linienverkehrs ausgeführt werden.

Das Beteiligungsverhältnis an neu errichteten Kraftfahrlinien und Sonderfahrtsbetrieben ist im Abkommen genau festgelegt: Bei Wettbewerbslinien und bei Sonderfahrten, die mit den Fahrzeugen von Wettbewerbslinien ausgeführt werden, ist die DRBG mit 65 %, die DRP mit 35 % an Gewinn und Verlust beteiligt; bei allen anderen neu errichteten Linien und Sonderfahrtsbetrieben ist die DRBG mit 35 %, die DRP mit 65 % beteiligt. Die Beteiligung der DRBG an Sonderfahrten, die mit Fahrzeugen des Linienverkehrs ausgeführt werden, richtet sich nach ihrer Beteiligung an der betreffenden Linie.

Die DRBG ist bei Sonderfahrten, die nur einem bestimmten Personenkreis zugänglich sind (Gesellschaftsfahrten) in gleicher Weise wie bei den übrigen Sonderfahrten zur Beteiligung befugt. Weiterhin kann sich die DRBG nicht nur an den Sonderfahrten beteiligen, die von einem neuen, nach dem 1. 4. 29 eingerichteten Sonderfahrtsbetrieb

ausgeführt werden, sondern auch an den von einem alten Sonderfahrtsbetrieb ausgeführten Sonderfahrten, sofern die Fahrzeuge eines solchen Betriebes nach dem 1. 4. 29 vermehrt wurden. Die Beteiligung der DRBG an diesen Sonderfahrten, erfolgt außer nach den allgemeinen Grundsätzen der Beteiligung auch nach dem Verhältnis, in dem die Zahl der neuen zu der Zahl der alten Fahrzeuge des betreffenden Sonderfahrtsbetriebes steht.

Auf Grund dieses Abkommens ist die DRP berechtigt, auf allen Linien und Fahrten, die sie gemeinsam mit der DRBG oder für Rechnung der Reichsbahn betreibt, im Bedarfsfalle Brief- und Paketpost frei mitzunehmen.

Im Vertrage ist ferner die gegenseitige Hilfe der beiden Vertragsparteien vorgesehen. Sie gestatten sich die gegenseitige Benutzung von Tankanlagen, Unterstellhallen und Werkstätten. Die DRBG gestattet der DRP die Aufstellung ihrer Fahrzeuge auf den Bahnhofsvorplätzen, sie stellt weiterhin ihre Fahrkartenausgaben und Gepäckabfertigungen für den Abfertigungsdienst des Kraftpostverkehrs insoweit zur Verfügung, als der Eisenbahndienst dadurch nicht behindert wird. Auch die Benutzung der Warteräume, die außerhalb der Sperre liegen, gestattet die Bahn den Kraftpostreisenden. Die DRP übernimmt dafür die Abfertigung der Eisenbahngüter an den abseits der Reichsbahn gelegenen Haltepunkten. Bei Verkehrsspitzen und Notfällen verpflichten sich die beiden Verkehrsanstalten zum Austausch von Personal und Betriebsmitteln. Werden in solchen Fällen aushilfsweise Personen oder Güter durch das Personal oder mit den Betriebsmitteln des anderen Vertragsteiles befördert, so ändern sich die tariflichen und sonstigen Bestimmungen, unter denen die Beförderung ursprünglich vorgenommen worden ist, dadurch nicht. Der Vertragsteil, der durch irgendwelche Umstände an der Ausführung der Beförderung gehindert ist, haftet trotzdem für die Beförderung mit den Betriebsmitteln des Vertragspartners. In allen übrigen Fällen richtet sich die Personen- und Gepäckbeförderung mit der Reichsbahn nach deren Bestimmungen; die Personen- und Gepäckbeförderung mit Kraftposten nach den Bestimmungen der DRP. Die außervertragliche Haftung für Personen- und Sachschäden ist bei Personenkraftposten von der DRP, bei den von der DRBG selbst oder in ihrem Auftrage von Dritten betriebenen Personenkraftfahrlinien von der DRBG zu vertreten. Einem Vertragsteil, der für außervertragliche Haftung in Anspruch genommen

wird, die nach dem Vertrage dem anderen Teil zufällt, steht das Rückgriffsrecht gegen den anderen Vertragsteil zu.

Auch verpflichten sich die beiden Parteien zu gegenseitiger Unterstützung gegenüber dem Wettbewerb Dritter.

Der Vertrag gestattet beiden Teilen den Rücktritt von der Beteiligung an Personenkraftfahrlinien. Bei Linien, die im gegenseitigen Einverständnis errichtet wurden, kann jeder Vertragsteil frühestens zum Ende des zweiten Betriebsjahres unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 6 Monaten von der Beteiligung an einer solchen Linie zurücktreten. Geht dabei die Kündigung von der DRBG aus, so ist die DRP berechtigt, die Linie auf eigene Rechnung weiterzuführen; geht die Kündigung von der DRP aus, so ist die DRP verpflichtet, den Betrieb der Linie auf Verlangen der DRBG für deren Rechnung gegen Vergütung der Selbstkosten weiterzuführen. Im gegenseitigen Einverständnis kann die Linie auch ganz aufgehoben werden.

Im Abkommen sind durchgehende Tarife und Fahrtausweise vorgesehen, die sowohl für die DRBG als auch für die DRP Gültigkeit haben sollen. Diese durchgehenden Tarife und die Fahrtausweise für DRBG und Kraftpost können auch auf solche Kraftpostlinien angewendet werden, die vor dem 1. April 1929 eingerichtet sind. Die Durchführung dieser Bestimmungen ist einer besonderen Vereinbarung unterworfen.*)

Die DRP verpflichtet sich in diesem Vertrage, den Güterverkehr der DRBG zu überlassen. Der Paketverkehr ist jedoch dieser Regelung nicht unterworfen. Die DRP kann den Paketverkehr über Land durch eigene Kraftfahrzeuge ausführen, sowie mit den der Personenbeförderung dienenden Fahrzeugen auch Einzelstückgüter befördern. Die Einnahmen aus diesem Stückgutverkehr zählen zu den Einnahmen der Kraftfahrlinie. Die DRP ist weiterhin berechtigt, mit Fahrzeugen, die der Paketbeförderung dienen, im Einzelfalle Stückgüter im Rahmen der bisherigen Uebung zu befördern. Sie verpflichtet sich diesen Verkehr nicht weiter auszubauen. Die Einnahmen verbleiben in diesem Falle vollständig der DRP.

Die Dauer dieses Vertrages, der am 1. 4. 29 in Kraft trat, wurde auf 5 Jahre festgesetzt. Die Kündigung muß ein Jahr vorher erfolgen. Unterbleibt die Kündigung, so läuft der Vertrag auf

*) Dienstvorschrift über die Abfertigung von Personen und Reisegepäck zwischen Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn und Kraftpoststrecken der Deutschen Reichspost (Krapelverkehr), in Kraft getreten am 1. Juni 1930.

unbestimmte Zeit weiter, mit dem Recht für jeden der beiden Vertragsteile, ihn zum Ablauf einer neuen fünfjährigen Geltungsdauer ein Jahr vorher zu kündigen. Den Vertragsteilen bleibt es aber vorbehalten, einzelne Bestimmungen des Abkommens zur Neuregelung vorzuschlagen.

Schließlich ist im Vertrage für den Fall seiner Aufhebung die Aufteilung des nach dem 1. 4. 29 eingerichteten Verkehrsnetzes zwischen der DRBG und der DRP festgelegt. Diese Aufteilung hat so zu geschehen, daß unter Zugrundelegung des Ergebnisses des letzten Rechnungsjahres dem Ertrage nach, von den Wettbewerbslinien einschließlich des mit den Fahrzeugen solcher Linien ausgeführten Sonderfahrtverkehrs die DRBG 65% und die DRP 35% erhält; vom gesamten übrigen Verkehr erhält die DRBG 35% und die DRP 65%.

Die Linien und Sonderfahrtsbetriebe, an denen sich die DRP als unbeteiligt erklärt hat und die von ihr auf Rechnung der DRBG betrieben werden, fallen bei der Auseinandersetzung der DRBG zu. Mit diesen ihr zufallenden Linien hat die DRBG auch die Fahrzeuge, etwaige Vorräte an Betriebsstoffen, Unterstellhallen, Tankanlagen usw. der DRP zum Buchwerte zu vergüten. Außerdem verpflichtet sie sich, in die für diese Linien etwa noch laufenden Verträge einzutreten und das auf diesen Linien beschäftigte Personal in ihre Dienste zu übernehmen.

b) Kritik des Vertrages unter Zugrundelegung seiner Auswirkungen in Bayern.

Vom allgemeinen verkehrswirtschaftlichen Standpunkt aus ist es zu begrüßen, daß versucht wurde, durch den Vertrag das bisher nicht zufriedenstellende Verhältnis der beiden Verkehrsunternehmungen zu beendigen. Einem weiteren Wettbewerb sollte vorgebeugt und durch die Abgrenzung der beiderseitigen Betätigungsgebiete eine gesunde Verkehrsteilung für die Zukunft erzielt werden.

Man darf jedoch das Abkommen nicht überschätzen und ihm keine übermäßige Bedeutung beilegen; denn der Vertrag enthält Bestimmungen, die einer Kritik nicht standhalten können.

Es ist offensichtlich, daß den größeren Vorteil aus diesem Abkommen die DRP zieht. Selbst die Zugeständnisse der DRP auf dem Gebiete der Güterbeförderung stellen nur einen geringen Ausgleich dar für die der DRP von der DRBG eingeräumten Rechte auf dem Gebiete der Personenbeförderung. Die der Bahn zugestandene

Beteiligung an Personenkraftfahrlinien ist deshalb von geringer Bedeutung, weil die Kraftpostlinien und Sonderfahrtsbetriebe, die schon vor dem 1. April 1929 von der DRP betrieben wurden, von diesem Abkommen nicht berührt werden. Diese Bestimmung setzt die Bedeutung des Vertrages ganz wesentlich herab. In Bayern wurden durch diese Bestimmung die am Ende des Rechnungsjahres 1928 29 (31. 3. 1929) vorhandenen 343 Kraftfahrlinien der Post mit einer Streckenlänge von über 7 000 Kilometern dem Vertrage nicht unterworfen. Auf diesen Linien, die im Jahre des höchsten Entwicklungsstandes des Kraftpostverkehrs (1930) 87 Prozent des gesamten bayerischen Kraftpostnetzes ausmachten, kann die Bahn in keiner Weise irgendeinen Einfluß ausüben. Von 1930 bis 1933 sank die Zahl der Kraftpostlinien in Bayern von 394 auf 370. Nimmt man an, daß von der Einschränkung nur Linien betroffen werden, die vor dem Abkommen schon bestanden, so bedeutet dies eine Einflußsteigerung der Bahn auf den Kraftpostverkehr. Bei Unterstellung dieses für die Reichsbahn günstigsten Falles würde die Reichsbahn gegenwärtig auf 14 Prozent des gesamten Kraftpostverkehrs in Bayern einen Einfluß auszuüben vermögen. Bedenkt man aber, daß sowohl Kraftpostlinien, die vor dem 1. 4. 29 bestanden, als auch solche, die erst nach dem Abkommen errichtet wurden, stillgelegt wurden, so wird die Einflußnahme der Reichsbahn auf den Kraftpostverkehr noch geringer. Diese Darlegungen bringen die geringe Bedeutung des Vertrages hinsichtlich des Einflusses der Bahn auf den Kraftpostverkehr klar zum Ausdruck.

Es soll nun der tatsächliche Anteil der Reichsbahn am Kraftpostverkehr in Bayern untersucht werden. Seit dem Inkrafttreten des Vertrages wurden in Bayern von der DRP bis zum Jahre 1930 53 neue Linien errichtet, an denen die Bahn die Möglichkeit einer Beteiligung gehabt hätte. Von dieser Möglichkeit wurde aber nur in wenigen Fällen Gebrauch gemacht, weil sich die Beteiligung der DRBG an Kraftpostlinien meist als eine Verlustbeteiligung erwies. Diese Tatsache ist damit zu erklären, daß für die DRP der Kraftpostlinienverkehr vielfach nur deshalb noch wirtschaftlich ist, weil die Post den Wert ihrer Postsachenbeförderung als Einnahme den reinen Betriebseinnahmen hinzuzählt. Beim Gemeinschaftsverkehr mit der DRBG wird aber der Betrag für die Postsachenbeförderung bei dem Beteiligungsverhältnis abgezogen. Es erfolgt nur eine Aufteilung des reinen Betriebsgewinnes oder Betriebsverlustes. Es ist daher erklärlich,

daß die Beteiligung der DRBG an Kraftpostlinien in ganz wenigen Fällen praktisch in Frage kommen kann. Von den 13 Kraftfahrlinien, die in Bayern seit dem Abkommen mit der DRBG betrieben wurden, bestehen heute nur noch 5 Linien mit einer Streckenlänge von 275 km. Von diesen gemeinsam betriebenen Linien sind 2 Wettbewerbslinien, an denen die DRBG mit 65 Prozent an Verlust und Gewinn beteiligt ist. Die Beteiligung an den übrigen Linien wurde von der DRBG aufgehoben, da dieser Gemeinschaftsverkehr der Bahn nur Verluste brachte. Gegenwärtig beträgt also in Bayern der Anteil der DRBG an der Gesamtzahl der Kraftpostlinien 1,3 Prozent, der Anteil an der gesamten Streckenlänge 3 Prozent.

Kraftfahrlinien, an denen sich die DRP als unbeteiligt erklärt hat und bei denen die Betriebsführung durch die DRBG erfolgt (bahneigene Linien), bestehen in Bayern nicht.

Wie die vor dem 1. April 1929 betriebenen planmäßigen Linien, so werden auch die vor diesem Zeitpunkt bestehenden Sonderfahrtsbetriebe vom Abkommen nicht berührt. Die DRBG hat nur an solchen Sonderfahrtsbetrieben ein Beteiligungsrecht, die von neuen nach dem 1. 4. 1929 eingerichteten Sonderfahrtsbetrieben ausgeführt werden; ein Beteiligungsrecht an den anderen Sonderfahrtsbetrieben steht der DRBG nur dann zu, wenn die Fahrzeuge eines solchen Betriebes über die am 1. 4. 29 vorhandene Zahl vermehrt werden. Es ist nun für die DRP von Bedeutung, daß sie den Wagenpark ihrer schon vor dem 1. 4. 29 vorhandenen Sonderfahrtsbetriebe bis zur vollen Auslastung einsetzen kann. Dieser der DRP im Vertrage offengelassene Weg einer besseren Ausnutzung des Kraftwagenparks ihrer alten Sonderfahrtsbetriebe wurde nunmehr von der DRP erfolgreich beschritten. Diese Maßnahme bedeutet aber praktisch nichts anderes, als eine weitere Verkehrsabwanderung von der Schiene auf den Kraftpostomnibus, ohne daß dabei die DRBG die Möglichkeit hat, ein Beteiligungsrecht geltend zu machen. Für die Einstellung der DRP ist es bezeichnend, daß sie seit dem Bestehen des Bahn-Post-Abkommens den Kraftwagenpark ihrer Sonderfahrtsbetriebe in Bayern um nur 5 Kraftpostomnibusse*) vermehrt hat. Auch wurden in Bayern keine neuen Sonderfahrtsbetriebe mehr eingerichtet, vielmehr wurde der Sonderfahrtsverkehr in den im Vertrage festgelegten Stützpunkten durch

*) 1929/30: 54 Kraftpostomnibusse,
1933/34: 59 Kraftpostomnibusse.

bessere Ausnutzung des Wagenparkes und der Omnibusse weiter ausgebaut. Selbst wenn man alle diese Maßnahmen der DRP als nicht gegen die DRBG gerichtet ansehen will, weil die Zahl der 1929 vorhandenen Sonderfahrtsbetriebe an die in Bayern erreichbare Höchstzahl ziemlich heranreichte, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß dadurch eine Beteiligung der DRBG am Gewinn bringenden Sonderfahrtenverkehr ausgeschlossen wird. —

An anderer Stelle der Arbeit wurde schon dargelegt, daß außer dem reinen Sonderfahrtenverkehr auch die mit Fahrzeugen des planmäßigen Linienverkehrs ausgeführten Sonderfahrten eine bedeutende Rolle spielten. Im Vertrage ist nun festgelegt, daß die Beteiligung der Reichsbahn an Sonderfahrten, die mit Fahrzeugen eines Linienverkehrs ausgeführt werden, sich nach ihrer Beteiligung an der betreffenden Linie richtet. Diese Bestimmung hat eine weitere Benachteiligung der DRBG zur Folge; denn da ihre Beteiligung gegenwärtig nur 1,3 Prozent an der Gesamtheit der Kraftfahrlinien in Bayern beträgt, so muß notwendig auch die Beteiligung an Sonderfahrten, die mit Kraftfahrzeugen dieser Linien ausgeführt werden, sehr gering sein. Es ist dabei noch fraglich, ob mit den Kraftfahrzeugen der fünf Linien, die die DRP mit der DRBG gemeinsam betreibt, überhaupt Sonderfahrten ausgeführt werden. Für die DRP bedeutet dies, daß sie auch nach dem Abkommen, unberührt von Einflußmöglichkeiten der DRBG, mit den Fahrzeugen ihres planmäßigen Linienverkehrs Sonderfahrten ausführen kann. Da sich seit dem Rechnungsjahr 1928/29 die Zahl der Kraftfahrlinien und die Zahl der verwendeten Omnibusse erhöht hat, so ist der DRP die Ausführung von Sonderfahrten mit Kraftfahrzeugen des Linienverkehrs nicht nur im alten Umfange, sondern sogar in noch größerem Maße möglich.

Zu begrüßen ist die im Vertrage vorgesehene gegenseitige Unterstützung der beiden Verkehrsanstalten. Diese gegenseitige Unterstützung ist besonders dann erfreulich, wenn sie dem reisenden Publikum selbst zustatten kommt. So erleichtern beispielsweise die der DRP von der DRBG angewiesenen bevorzugten Bahnhofsvorplätze den Reisenden den Uebergang von der Kraftpost zur Eisenbahn und umgekehrt.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist auch die im Vertrage den beiden Parteien auferlegte Verpflichtung, sich für Verkehrsspitzen und Notfälle mit Personal und Betriebsmitteln gegenseitig auszuhelfen. Von besonderer Bedeutung ist diese Bestimmung für diejenigen

Gegenden, in denen die Eisenbahnverhältnisse den Verkehrsansprüchen nicht genügen und die bei starkem Verkehr oder in Notfällen einer Verkehrsstockung ausgesetzt sind. Wie wichtig dort die Vereinbarungen der DRP mit der DRGB sind, zeigen die Verkehrsverhältnisse in Pirmasens. Ein Tunneleinsturz im Jahre 1933 legte den Eisenbahnverkehr auf dem eingleisigen Schienenstrang vollkommen lahm. Bis zur Fertigstellung der Ausbesserungsarbeiten im Tunnel, die viele Monate in Anspruch nehmen und die gegenwärtig noch in vollem Gange sind, hat die DRP auf Grund des Bahn-Post-Abkommens die Verkehrsdurchführung mit Kraftpostomnibussen von Pirmasens bis zur nächsten Eisenbahnstation übernommen. Dadurch werden die für diese Industriestadt katastrophalen Auswirkungen einer Verkehrshemmung für Reiseverkehr und Wirtschaft vermieden. Es zeigt sich hier der praktische Wert dieser gegenseitigen Unterstützung.

Die im Abkommen vorgesehene Einführung durchgehender Tarife und der Fahrtausweise für Eisenbahn und Kraftwagen würde sicherlich eine raschere und bequemere Verkehrsabwicklung ermöglichen. Doch steckt diese Abfertigung von Personen und Reisegepäck zwischen Bahnhöfen der DRBG und Kraftpoststrecken der DRP — Krapeiverkehr genannt — noch in den Anfängen. Diese Bestimmungen sind heute praktisch erst in geringem Umfange durchgeführt. Durchgehende Tarife wurden in Bayern nocht nicht eingeführt und die durchgehende Abfertigung von Reisenden und Gepäck besteht nur in ganz geringem Ausmaße. In Bayern besteht zur Zeit eine derartige durchgehende Abfertigung in Wiessee, Oberammergau, Ettal und Hindelang.

Die vorangestellten Ausführungen lassen die Schlußfolgerung zu, daß das Abkommen, das zwischen der DRP und der DRBG getroffen wurde, im Verhältnis der beiden Verkehrsanstalten bisher keine grundsätzliche und durchgreifende Aenderung gebracht hat. Die wesentlichsten Bestimmungen des Vertrages sind unerfüllt geblieben. Von einer engen Zusammenarbeit zwischen der DRP und der DRBG im Personenkraftverkehr, einem angestrebten Gemeinschaftsverkehr, kann nicht gesprochen werden. Der prozentuale Anteil der DRBG am planmäßigen Kraftpostverkehr und am Sonderfahrtenverkehr ist ganz gering. Der Wettbewerb der DRP im Sonderfahrtenverkehr, der durch das Abkommen unterbunden werden sollte, besteht trotz des Vertrages heute genau so wie vor dem 1. April 1929. Der Einfluß der DRBG auf den Kraftpostverkehr ist also vollkommen ohne Bedeutung.

Die im Vertrage vorgesehenen durchgehenden Tarife wurden noch nicht eingeführt und der Krapeiverkehr hat bis jetzt eine nur unwesentliche Bedeutung erlangt. – Lediglich in der gegenseitigen Unterstützung der beiden Verkehrsanstalten hat der Vertrag einen Fortschritt gebracht.

Trotzdem das Abkommen in vielerlei Hinsicht den Erwartungen nicht entsprochen hat, kann ein endgültiges Urteil darüber noch nicht gefällt werden. Es bleibt abzuwarten, inwieweit die hier kritisierten Punkte in den nächsten Jahren eine Abänderung erfahren.

3. Betrachtungen über das zukünftige Verhältnis zwischen Kraftpost und Reichsbahn.

Es wird heute vielfach – besonders in den Kreisen der DRBG – die Ansicht vertreten, daß mit der Fertigstellung der Reichsautobahnen, die ja ein Zweigunternehmen der DRBG sind, der Zeitpunkt gekommen sei, wo der gesamte öffentliche Kraftverkehr, also auch der Kraftpostverkehr, auf die DRBG übertragen werden solle.*) Mit der Vereinigung des gesamten öffentlichen Kraftverkehrs in der Hand der DRBG wäre ein Gegeneinanderarbeiten der Träger des öffentlichen Verkehrs vollkommen ausgeschaltet und damit sei das ganze Problem am besten gelöst. Diese Lösung erscheint auch zunächst durchaus annehmbar und zufriedenstellend zu sein, weil mit einem Schlage alle Reibungspunkte zwischen den Trägern des öffentlichen Verkehrs aus der Welt geschafft würden. Bei genauerer Untersuchung ergeben sich aber zahlreiche Schwierigkeiten, die einer solchen Lösung im Wege stehen.

Die Uebertragung des gesamten Kraftpostverkehrs auf ein anderes Verkehrsunternehmen kann nur dann von Vorteil sein, wenn die Voraussetzungen für die Uebernahme vorliegen. Diese Voraussetzungen sind verschiedener Art. Die DRP weist mit Recht darauf hin, daß sie bereits die für ein engmaschiges Kraftfahrüberlandnetz erforderliche Organisation auf dem flachen Lande und abseits der Bahngleise in Gestalt ihrer über die gesamte Reichsfläche verbreiteten Postdienststellen besitze. Die DRBG müßte sich aber diese Organisation erst schaffen, weil ihre Dienststellen nur im Zuge der Schienenwege liegen. Es ist klar, daß eine solche Organisation von Dienststellen nur möglich ist unter Aufwendung erheblicher Geldbeträge. Auch hat die DRP den Vorteil aufzuweisen, daß die Betriebsleitung und große Teile des

*) P IX, 1a (6. 11. 33.)

Abfertigungsdienstes von dem ohnehin vorhandenen Personal miterledigt werden können. Soweit Kraftfahrer nicht restlos ausgenutzt sind, übernehmen sie Postdienstleistungen. Eine Organisation der DRBG könnte mangels sonstiger Aufgaben auf dem Lande nicht ebenso wirtschaftlich ausgenutzt werden.

Es darf weiterhin nicht übersehen werden, daß sich die DRP im Laufe der Jahrzehnte ein Kraftpostnetz aus eigenen Mitteln geschaffen hat. Dies war ihr aber nur durch die Zusammenfassung von Personen- und Postsachenbeförderung möglich. Für die Postbeförderung müßten sonst hohe Geldbeträge aufgewendet werden, die bisher dem Ausbau des Ueberlandverkehrsnetzes zugute kamen. Diese Verbindung der Postsachenbeförderung mit der Personenbeförderung im gleichen Fahrzeug und die sich hieraus ergebenden großen Ersparnisse für die sonst notwendigen Fahrleistungen sind es auch, die auf zahlreichen von der DRP betriebenen Linien den wirtschaftlichen Erfolg dieser Linien ausmachen. Wenn die Durchführung des Kraftpostverkehrs auf solchen Linien demnach für die DRP rentabel ist, so bedeutet dies noch lange nicht, daß das auch für ein anderes Verkehrsunternehmen der Fall ist. Auch die DRBG würde zahlreiche Linien des Kraftpostüberlandnetzes nicht rentabel betreiben können, weil sie den Einnahmebestandteil „Wert der Postsachenbeförderung" nicht in Rechnung stellen könnte.

Indem die DRP in ihrem Linienverkehr sowohl der Postsachen- als auch der Personenbeförderung Rechnung trägt, bringt sie so im Interesse der Allgemeinheit Opfer. Würde nun der Kraftpostverkehr auf die DRBG übergehen, so bestände die Gefahr, daß die DRBG sich ohne Gewährung von Gegenleistungen nicht dazu entschließen würde, ihre Verkehrseinrichtungen den Anforderungen des Postbetriebes hinreichend anzupassen. Um ihren Aufgaben gerecht zu bleiben, müßte dann die DRP besondere Güterfahrten mit Kleinkraftwagen unterhalten. Die so verursachten hohen Kosten würden dann die Gefahr notwendiger Erhöhungen der Postgebühren in sich schließen. Auch der Hinweis, daß die DRP in den Landkraftposten sich schon eine derartige Organisation geschaffen hat, ist deshalb als nicht berechtigt anzusehen, weil diese Organisation ohne den Kraftpostverkehr nicht denkbar ist. Ohne die Anlehnung an das Kraftpostliniennetz mit seinen Hilfsmitteln an Unterstellräumen, Werkstätten, Tankanlagen, Kraftfahrpersonal u. a. m. wäre die Durchführung der Landpostverkraftung nicht möglich.

Die Argumente, die hier gegen die Uebertragung des Kraftpostverkehrs auf die DRBG angeführt wurden, lassen erkennen, daß es hauptsächlich Schwierigkeiten organisatorischer und wirtschaftlicher Art sind, die einer Uebernahme des Kraftpostverkehrs durch die DRBG im Wege stehen. Eine Uebernahme wäre nur unter Aufwendung erheblicher Geldmittel möglich. Die Zusammenfassung des öffentlichen Kraftverkehrs in der Hand der DRBG kann unter diesen Umständen nicht befürwortet werden. Unter Berücksichsigung der hier angeführten Einwände gegen eine Uebernahme scheint es auch nicht sehr wahrscheinlich, daß die Uebertragung des gesamten Kraftpostverkehrs auf die DRBG durchgeführt werden wird.

Eine einfachere und bessere Möglichkeit dieser Problemlösung ist aber m. E. die Beteiligung der DRBG am gesamten Kraftpostverkehr. Dabei dürfte aber nicht — wie bisher — der reine Betriebsgewinn (oder Betriebsverlust) die Grundlage für die Verrechnung des finanziellen Erfolges bilden, vielmehr müßte der Gesamtgewinn zu Grunde gelegt werden.*)

Es wurde an anderer Stelle der Arbeit schon eingehend dargelegt, daß die DRBB durch die im Abkommen festgelegten verschiedenartigen Klauseln am Gewinn bringenden Kraftpostverkehr fast überhaupt nicht beteiligt ist. Es liegt daher der Gedanke nahe, alle jene Vertragsklauseln, die einem gesunden Verhältnis zwischen der DRBG und der DRP entgegenstehen, fallen zu lassen und somit auf der Grundlage des alten Bahn-Post-Abkommens zu einer zufriedenstellenden Lösung zu gelangen. Der DRBG müßte eine Beteiligung an den vor dem 1. 4. 1929 eingerichteten Kraftpostlinien und Kraftpostsonderfahrtsbetrieben eingeräumt werden. Diese Lösung erscheint als die einfachste und beste, insbesondere auch deshalb, weil sie die Wettbewerbsfrage im Kraftsonderpostverkehr, die Kernfrage des ganzen Problems, in befriedigender Weise klären würde.

Diese Lösungsmöglichkeit verlangt, wie jede Lösung in dieser Frage überhaupt, von der DRP Opfer, da ja die DRP auf einen Teil ihrer seitherigen Rechte Verzicht leisten müßte.

Nach Aussagen der zuständigen Stelle der Abwicklungsstelle der Abteilung VI des RPM, München, sollen Bestrebungen im Gange

*) d. h. Berücksichtigung des Wertes der Postsachenbeförderung; also: Betriebsgewinn + Wert der Postsachenbeförderung oder Betriebsverlust ./. Wert der Postsachenbeförderung.

sein, die auf eine Abänderung des Vertrages in wesentlichen Punkten abzielen. In seiner heutigen Form ist das Abkommen lediglich als Grundlage für eine bessere Zusammenarbeit zwischen der DDBG und der DRP zu werten und es ist zu hoffen, daß es den beiden großen Verkehrsanstalten gelingen wird, auf dieser Grundlage eine Dauerlösung des Verkehrsproblems zu schaffen.

Quellennachweis.

Baumann, Deutsches Verkehrsbuch, Berlin 1931.

Bayerischen Staatsstraßen, Die. Die Ursachen ihres jetzigen schlechten Zustandes und die notwendigen Maßnahmen zu ihrer Verbesserung, bearbeitet von der obersten Baubehörde im Staatsministerium des Innern, München 1925.

Blum, Otto. Verkehrsmittel untereinander, ihre Aufgaben im Rahmen einer gesunden Verkehrspolitik. Berlin 1932.

Boethke und Heger. Die Postverkehrsgesellschaften Deutschlands, Werden, Wesen und Bedeutung (im Jahrbuch des deutschen Kraftfahr- und Motorwesens, Berlin 1925).

Borght, v. d. Das Verkehrswesen. Leipzig 1912.

Bothof, Leonore. Der Kraftomnibusverkehr in Bayern, München 1928.

Dambach, Dr. Otto. Das Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches, Berlin 1901.

Deutsche Bergwerkszeitung. Sonderschrift „Deutsche Kraftverkehrswirtschaft in Gegenwart und Zukunft" Januar 1933.

Egert. Der Kraftwagen im deutschen Verkehrswesen. Halle 1929.

Fischer, Guido. Der Personenverkehr der deutschen Reichspost (in: Der Güter- und Personenverkehr, herausgeg. von Fischer, Reuter und Mayer, Leipzig 1930.)

Fleischfresser, Paul. Die Motoromnibusverbindungen in Deutschland. Berlin 1914.

Giese, Erich. Betrachtungen über die Wirtschaftlichkeit und die Fahrpreise großstädtischer Verkehrsunternehmungen, Berlin 1928.

" " Die Wirtschaftlichkeit des Personenüberlandverkehrs, Berlin 1930.

Greil, Josef. Der öffentliche Kraftverkehr in Deutschland, München 1933.

Haller, R. Kraftomnibusse und Kraftomnibusverkehr, Berlin 1930.

Hein, Georg. Der Ueberlandverkehr mit Kraftfahrzeugen, 1932.

Hellauer, J. System der Welthandelslehre, 1. Bd., 1. Teil, Berlin 1920.

" " Nachrichten- und Güterverkehr (im Sammelband „Die Handelshochschule", Berlin-Wien 1930).

" " Kalkulation im Handel und Industrie, Berlin-Wien 1931.

Hering. Der Kraftwagenbetrieb der Reichspostverwaltung unter besonderer Berücksichtigung des Postreiseverkehrs, „Archiv für Post und Telegraphie", Nr. 6, Berlin 1922.

Hinz. Organisation und Einrichtungen der Verkraftung der Deutschen Reichspost, Berlin 1930.

Hirsch Jul. Wertung und Wandlung der deutschen Verkehrswirtschaft. (Im Wirtschaftsheft Nr. 6 der „Frankfurter Zeitung.")

Höltje, Otto. Das Unternehmerproblem im Kraftfahrzeugverkehr. Köln 1932.

Isaac-Sieburg. Automobilgesetz, Berlin 1931.

Knöringer Emil. Das Recht der Kraftfahrlinien in Bayern. Würzburg 1933.

Köpke. Die deutschen Kraftverkehrsgesellschaften (im Wirtschaftsheft Nr. 6 der Frankfurter Zeitung).

Küsgen. Die deutsche Reichspost und ihre Zusammenarbeit mit den übrigen Verkehrsmitteln (in: Wirtschaftsheft Nr. 6 der Frankfurter Zeitung).

Lohmann. Die Entwicklung der Lokalbahnen in Bayern. Leipzig 1901.

Mellerovicz, K. Grundlagen rationaler Verkehrsorganisation (in: Wirtschaftsheft Nr. 8 der Frankfurter Zeitung).

Moser, Adolf. Die wirtschaftliche und finanzielle Bedeutung des bayer. Fremdenverkehrs für Land und Gemeinden, München 1927.

Napp-Zinn. Eisenbahn und Kraftwagen (Verhandlungen auf der 1930 in Düsseldorf veranstalteten Verkehrstagung mit Einschluß einer verkehrswirtschaftlichen Kritik), Köln 1931.

Niggl A. Deutsches Postrecht. Berlin 1931.

Rauber Leopold. Die Kraftpostlinien in Bayern, Erlangen 1925.

Reichsbahn und Kraftwagenverkehr. Herausgegeben von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahngesellschaft, Berlin 1930.

Reuter, Ernst. Großstädtische Verkehrsgestaltung (in: Wirtschaftsheft Nr. 6 der Frankfurter Zeitung).

Sarter-Kittel. Die Deutsche Reichsbahngesellschaft, ihr Aufbau und Wirken, 1931.

Sautter, Karl. Die Deutsche Reichspost im Verkehrswesen der Gegenwart (in: Wirtschaftsheft Nr. 6 der Frankfurter Zeitung).

ders. Wege des Postverkehrs (in: Wirtschaftsheft Nr. 8 der Frankfurter Zeitung).

Sax, Emil. Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft Berlin 1920.

Schätzel. Die Motorposten, München 1901.

Schittle, Karl. Die bayerischen Motorposten, Elberfeld 1915.

Schmalenbach, E. Grundlagen der Selbstkostenrechnung und Preispolitik, Leipzig 1930.

Schmidt, Fr. Kalkulation und Preispolitik (im Sammelband „Die Handelshochschule") Berlin-Wien 1930.

Scholz, W. Grundlagen einer Verkehrsteilung zwischen Reichsbahn und Kraftverkehr, Berlin 1930.

ders. Die organische Eingliederung der Landstraße in das Verkehrssystem (in: Wirtschaftsheft Nr. 8 der Frankfurter Zeitung).

Sombart, W. Das Verkehrswesen (in: Der moderne Kapitalismus, Bd. II, 1. Halbband, München 1928.

Spannuth, Hch. Entwicklung der Organisation des deutschen Fernreiseverkehrs, Braunschweig 1929.

Sußdorf. Der öffentliche Kraftwagenüberlandverkehr, Berlin 1930.

Thoms, Walter. Der Kraftfahrzeuglinienverkehr. Berlin 1927.

Vogt. Deutsche Reichsbahn und neue Verkehrsgestaltung (in: Wirtschaftsheft Nr. 6 der Frankfurter Zeitung).

ders. Wandlungen im Schienenverkehr (im: Wirtschaftsdienst Nr. 8 der Frankfurter Zeitung).

Weber, Adolf. Volkswirtschaftspolitik, IV. Bd., 1933.

ders. Ende des Kapitalismus? München 1929.

Weiler. Der Straßenverkehr, Ludwigshafen 1927.

Weißflock, Leonh. Die Kraftfahrzeugbesteuerung in Deutschland mit Berücksichtigung derjenigen im Ausland, München 1933

Winzeler, Ernst. Die verkehrspolitische Bedeutung der Automobillinien unter besonderer Berücksichtigung bernischer Verhältnisse, Bern, 1924.

Wirtschaftshefte Nr. 6 (1930) und Nr. 8 (1932) der Frankfurter Zeitung.

Wiskott, Karl T. Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge und Kraftstoffe, Berlin, 1928.

Dienstanweisung für das Postkraftfahrwesen.

Geschäftsberichte der Deutschen Reichsbahngesellschaft von 1925—1930, Berlin.

Geschäftsberichte der Deutschen Reichspost von 1925—1930, Berlin.

Stellungnahme der Deutschen Reichspost zu der Frage der Personenbeförderung über Land und der angeblichen Unwirtschaftlichkeit des Kraftpostwesens; zwei Manuskripte vom 1. 9. 30 und 20. 9. 30.

Aktenmaterial der Abwicklungsstelle des RPM I VI:

P IX 1a Kraftpostlinien, allgemeines.

P IX 1/4 Staatlicher Lastkraftwagenverkehr; Kraftverkehr Bayern.

P IX 9/2a Zulassung von privaten Kraftwagenunternehmungen (Kraftfahrliniengesetz)

P IX 2/2 Sonderfahrten mit Kraftfahrzeugen.

P XI 12 Kraftpostbetrieb, Auskünfte und Besichtigungen.
P IX 4 Betriebsergebnisse im Kraftpostverkehr.
Wirtschaftlichkeitsrechnungen für den Kraftpostverkehr.

Denkschrift über die Errichtung staatlicher Kraftwagenlinien in Bayern, 1906.
Denkschrift des Reichspostministers über die Entwicklung des Kraftpostbetriebes der Reichspostverwaltung, 1920.
Denkschrift über die Errichtung des öffentlichen Kraftwagenverkehrs, 1928.
Denkschrift des Studienausschusses „Eisenbahn und Kraftwagen" 1930.
Denkschrift des Studienausschusses Post-Eisenbahn", 1932.

Bayerische Verkehrsblätter, Zeitschrift für Eisenbahn und Postwesen.
Deutsche Bergwerkszeitung.
Deutsche Postzeitung.
Deutsche Verkehrszeitung, Wochenschrift für Post-, Telegrafen-, Fernsprech- und Funkwesen.
Verkehrstechnik, Zentralblatt für den gesamten Landverkehr und Straßenbau.
Großkraftwagen und Verkehrswirtschaft, Internationale Zeitschrift für das gesamte Interessengebiet des Großkraftwagens in Technik und Verkehr.
Kraftpostkursbuch.
Postgesetz vom 28. 10. 1871.
Postordnung vom 30. 1. 1929.
Recht des Kraftfahrers.
Reichsgesetzblatt.
Verkehrstechnik, Zentralblatt für den gesamten Landverkehr und Straßenbau.
Verkehrstechnische Woche, Zeitschrift für das gesamte Verkehrswesen.
Votragshefte der 5. und 6. post- und telegrafenwissenschaftlichen Woche, herausgegeben vom Reichspostministerium, Abteilung München 1929, 1930.

Mündliche Auskünfte privater Kraftfahrunternehmungen.
Mündliche Auskünfte des Kraftverkehr Bayern-München.

Verzeichnis der gebrauchten Abkürzungen.

BGB	=	Bürgerliches Gesetzbuch.
DRBG	=	Deutsche Reichsbahngesellschaft.
DRP	=	Deutsche Reichspost.
HGB	=	Handelsgesetzbuch.
KPW	=	Kraftpostwerk
KPBW	=	Kraftpostbetriebswerk.
KPBSt	=	Kraftpostbetriebsstelle.
KrOBL	=	Kraftfahroberbetriebsleitung.
LP	=	Betriebsleitendes Postamt.
PG	=	Gesetz über das Postwesen des Deutschen Reiches.
PO	=	Post-Ordnung.
RGBl	=	Reichsgesetzblatt.
RPD	=	Reichspostdirektion.
RPM	=	Reichspostministerium.
RPM/VI	=	Abteilung VI des Reichspostministeriums, München.
RPZ	=	Reichspostzentralamt.
W/km	=	Wagenkilometer.

Ich versichere, daß ich die Arbeit ohne fremde Hilfe angefertigt und andere als die angegebenen Schriften nicht benutzt habe.

Frankfurt a. M., Ende 1934.

Erich Klein.

Lebenslauf.

Ich wurde am 18. März 1911 in Pirmasens-Rheinpfalz als Sohn des Oberpostinspektors N. Klein geboren. Ich bin deutscher Staatsangehöriger und arischer Abstammung. Nach einem vierjährigen Volksschulbesuch trat ich in die Oberrealschule in Pirmasens ein, wo ich mich im Frühjahr 1930 der Reifeprüfung unterzog.

Meine Absicht war nun, mich dem Studium der Wirtschaftswissenschaften zu widmen. Um nicht ganz ohne praktische Erfahrung auf die Universität zu kommen, volontierte ich zunächst ein Jahr bei der Vereinsbank e. G. m. b. H. Pirmasens. Im Sommer-Semester 1931 ließ ich mich auf der Universität Frankfurt a. M. immatrikulieren. Nach einem sechssemestrigen Studium legte ich dort im Februar 1934 die kaufmännische Diplomprüfung ab. Ich belegte nun anschließend zum Zwecke der Promotion zum Dr. rer. pol. noch weitere zwei Semester.

Erich Klein.